WARSZAWA, 1 PAŹDZIERNIKA 1935 R.

wiadomości turystyczne

25 gr.

Rok V.
Nr. 19.

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

Z łańcuchem protestów w obronie łańcucha Tatr!

Przeciw budowie kolejki na Kasprowy Wierch w Tatrach wystąpiło w sposób kategoryczny i nie ulegający najmniejszej wątpliwości całe społeczeństwo polskie. Świadczy o tem niezliczona ilość uchwał, protestów, artykułów dziennikarskich. Tatry, które od wielu



Kasprowy Wierch.

już lat są źródłem natchnienia dla największych twórców naszego narodu, znalazły licznych i odważnych obrońców. Głos sumienia Polski odezwał się donośnie, że nic go już nie jest w możności zagłuszyć. Nieszczere wykrzykiwania „Ilustrowanego Kurjerka Codziennego", broniącego z wiadomych przyczyn straconych okopów św. Trójcy, przebrzmiały bez echa.

Ani jedna niezależna organizacja społeczna nie stanęła po stronie grupy bussinesmanów, pragnących przenieść gwar Krupówek na majestatyczną grań Kasprowego Wierchu, ani jedno pismo nie odważyło się poprzeć poglądów p. Marjana Dąbrowskiego i jego płatnych współpracowników. Wybitne osobistości urzędowe, zapytywane o zdanie, odżegnywały się od planów kolejkowych. Cała turystyczna Polska krzyknęła głośno i mocno: **„Precz z rękami od Tatr!"**.

Zdawałoby się, że sprawa została utrącona raz na zawsze, że nie znajdzie się nikt, kto ośmieliłby się wystąpić przeciw zdecydowanej woli społeczeństwa polskiego.

Ale — niestety — niedarmo stare przysłowie mówi **„wolno w Polsce jak kto chce"**. Przed kilkuset laty niejaki pan Łaszcz podbijał sobie delję wyrokami sądowemi, obecnie kilka jednostek, propagujących budowę kolejki, przechodzi do porządku dziennego nad jednomyślnym protestem opinji publicznej. Według nich towarzystwa turystyczne nie mają racji, prasa się myli, opinja jest otumaniona.

Sprawa budowy kolejki posiada znaczenie zasadnicze. Jeśli zrealizują się plany inwestytorów turystycznych, to niczego już nie będziemy pewni. Dziś budują kolejkę na Kasprowy Wierch, jutro otworzą hotel na Wawelu, pojutrze wystrzelają żubry na befsztyki dla bogatych turystów cudzoziemskich. Może się zacząć masowe niszczenie zabytków przyrody i sztuki, gwoli zaspokojenia mieszczańskich nawyczek pewnych kategoryj „turystów".

Zechce się takiemu turyście żłopać piwo w Puszczy Białowieskiej — inwestytorzy postawią knajpę w cieniu dęba Jagiełły, zapragnie czegoś wręcz przeciwnego — postawią szalecik w cieniu stuletnich grabów, nie chce mu się męczyć nóg — a już na jego usługi zacznie się budować kolejkę. Słowem zapanuje ruch w interesie i wzmożona twórczość inwestycyjna. Inwestytorzy tak się wreszcie zagalopują, że zniszczą cały urok naszej przyrody i pies z kulawą nogą nie będzie chciał podróżować po Polsce. Poproszą wówczas grzecznie pana radcę Szelichowskiego o zorganizowanie pociągu rajdowego do kraju, w którym nie dopuszczono jeszcze do głosu budowniczych kolejek linowych. Przypuszczamy, że pan radca łaskawie nie odmówi i wyprawi nas do ziemi „nieprzysposobionej turystycznie", gdzie ludność nie słyszała jeszcze o pp. S. Faecherze, dr. Zielińskim ani o Marjanie Dąbrowskim. Z całego serca tęsknię do takiej „podróży w nieznane"...

Twórcy kolejki mówią: „Czegóż od nas chcecie? Niczego więcej nie pragniemy, tylko wygody turystów. Przecież Polska się nie zawali, jeśli narciarze, zamiast drałować na piechotę, będą jeździć kolejką na Kasprowy?".

A my im na to: „Apetyt rośnie w miarę jedzenia. Skoro raz zapaskudzicie nam Tatry i wbrew opinji publicznej postawicie na swojem, w turystyce polskiej zwycięży duch płytko pomyślanego bussines'u. Turystyka, to nietylko beztroskie spędzanie wolnego czasu, ale i oderwanie się od gwaru życia cywilizowanego, od jazzbandów, dancingów, hałasu ulicznego, przyzwyczajeń mieszczańskich. Turystyka — to pokonywanie przeciwności, stawianych nam przez pierwotną przyrodę. Kto chce tańczyć, spijać koktajle, plotkować, wysypiać się w puchowych łożach, niech siedzi w jakimś pensjonacie zakopiańskim czy krynickim. Może tam używać dowoli. Pocóż jednak to wszystko ma się odbywać na Kasprowym Wierchu? Czemu chłopy zdrowe jak byki mają jeździć kolejką? A na piechotkę nie łaska?

Ale zwolennicy kolejki nie rezygnują i mówią:

— Kolejki są w Szwajcarji, Austrji, we Francji, Niemczech — dlaczego nie mają być w Polsce?

Odpowiedź jest prosta.

— Dlatego, że mamy tylko niewielki skrawek wysokich gór. Szwajcarzy, Niemcy, Francuzi mają dużo gór. Kilka czy nawet kilkadziesiąt kolejek nie zniekształci wszystkich godniejszych uwagi krajobrazów szwajcarskich, niemieckich lub francuskich. Tatry zaś są małe i jedna kolejka może zamienić je w śmietnik.

A zresztą kolejka linowa u nas, to kwiatek na kożuchu. Trzeba zaczynać od innego końca. Zbudujmy naprzód przyzwoite drogi, zmotoryzujmy nasze koleje, zabezpieczmy Podhale od powodzi, doprowadźmy do porządku bajora zakopiańskie, a dopiero potem myślmy o kolejkach.

Niektórzy posądzają inicjatorów kolejki o bardzo nieładne rzeczy. To i owo szepcze się do ucha. Mówi się o jakiś dochodowych hotelach, przeznaczonych dla gości, przywożonych kolejką. Co do mnie, to jestem daleki do takich posądzeń. Uważam, że istotnym twórcom kolejki nie chodzi o względy materjalne. Poprostu omylili się, a obecnie, **dla względów prestiżowych**, nie chcą ustąpić. Zupełnie tak jak Mussolini, kiedy zarządził przygotowania do wyprawy abisyńskiej.

W tak zaogionej sytuacji trzeba postąpić jak Liga Narodów i wysunąć pewien kompromis. Proponujemy więc „kolejkarzom" zbudowanie wyciągu na jakąś inną górę, ot np. na Łysicę. Biedne czarownice muszą od prawieków jeździć na mietliskach. Po wybudowaniu kolejki, będą mogły w wygodnych wagonikach udawać się na Łysą Górę dla odprawiania swoich zakazanych sabatów.

Niestety, my mówimy, piszemy, wołamy, a oni swoje robią i ranią Kasprowy Wierch brutalnemi zabiegami inwestorskiemi. Trzeba coś przedsięwziąć.

Na początek winny zabrać głos towarzystwa turystyczne i w sposób ostry i bezwzględny jeszcze raz wystąpić przeciw groźnym dla ochrony przyrody zamachom inwestycyjnym. Nie czas już teraz na oportunizm, na rozmyślania o subsydjach. Niech djabli wezmą subsydja, jeśli mamy opłacić je kosztem niszczenia uroku naszych krajobrazów!

Profesor Szafer walczył jak lew przeciw kolejce. Pozyskał w ten sposób wdzięczności i sympatję całego społeczeństwa polskiego. Szkoda, że nie sekundował mu z równym zapałem drugi profesor, pan Walery Goetel. Niby protestował, niby zwalczał, ale nie zdobył się na ciśnięcie swej prezesury pod nogi możnych protektorów kolejki.

Na zakończenie wysuwam pewien projekt. Modne są teraz t. zw. „łańcuchy szczęścia". Użyjmy formy takich łańcuchów dla dobrej sprawy. Proponuję, żeby każdy turysta, miłujący Tatry, przesłał do dziesięciu swoich znajomych lub nieznajomych list następującej treści:

„Protestuję uroczyście przeciw budowie kolejki na Kasprowy Wierch w Tatrach, ponieważ kolejka ta zeszpeci cudowny krajobraz tatrzański, wniesie harmider miejski na majestatyczne granie górskie i zapoczątkuje erę nieprzemyślanych inwestycyj turystycznych, okradających Polskę z jej najpiękniejszych uroków. Jednocześnie ślubuję, że sam kolejką na Kasprowy Wierch nigdy jeździć nie będę".

List taki należy wysyłać przedewszystkiem pod adresem posłów, senatorów, i innych dygnitarzy państwowych. Każdego otrzymującego taki list należałoby prosić o rozesłanie ze swej strony dziesięciu innym osobom takich listów.

A więc do dzieła! Z „łańcuchem protestów" w obronie łańcucha Tatr!

C. Ł.

Jak budują?

„Kurjer Poznański", który wysłał specjalnego korespodenta na teren robót podaje następujące dane o budowie kolejki:

Trasa kolejki obejmuje 4 kilometry 200 metrów. Prowadzi z Kuźnic tylko na Kasprowy Wierch najprzód wylotem Doliny Bystrej, potem przez Myślenickie Turnie, na których będzie środkowa stacja. (Przewidziane jest kupowanie biletów do tego punktu, lub też do szczytu).

Górna stacja nie będzie stała na samym wierzchołku, lecz kilkadziesiąt metrów niżej, po jego wschodniej stronie, w ramieniu Kasprowego, wiodącego ku Kopie Magóry, z obawy przed zbyt silnym naporem wichrów. Widok z niej zatem będzie w kierunku Doliny Stawków Gąsienicowych i zasłaniającego wnętrze Tatr Wysokich masywu Świnicy. Kto zechce spojrzeć chociaż na Tatry Zachodnie, ten musi się wspiąć na pobliski wierzchołek, lub zejść na przełęcz Suchą.

Trasa powietrzna będzie wsparta na 6, czy 7 wieżach metalowych. Ostatnia przed szczytem stanie na północnem ramieniu Kasprowego. Między nią, a szczytową stacją będzie najdłuższy, 700-metrowy przelot w powietrzu. Zawieszony on będzie nad dziką, głęboką Doliną Kasprową po wschodniej, urwistej stronie szarpnic skalnych, składających się na długi grzbiet Kasprowego.

Drugi co do długości przelot będzie między środkową stacją, położoną na Myślenickich Turniach, a wałem górzystym, wznoszącym się po wschodniej stronie znanej trasy narciarskiej, wiodącej z Kuźnic Doliną Bystrej. Przelot ten będzie miał pod sobą nieco na boku obie hale Kasprowe, Niżną i Wyżnią, a potem pnące się w górę lesiste zbocza. Tak więc przepaścistość jak dzikość krajobrazu będzie pod kolejką stopniowo wzrastała.

Kolejka niesie śmierć

Turyści, którzy w dniu 20 września powrócili z gór do Zakopanego przynieśli tragiczną wiadomość.

Oto, zgodnie z nią, przy budowie kolejki na Kasprowy miała się wydarzyć katastrofa, która pochłonęła 5 ofiar z śród robotników tam zatrudnionych.

Spowodował ją spóźniony wybuch dynamitu na Myślenickiej Turni. Gdy założony ładunek dnia 19 b. m. długo nie eksplodował, grupa robotników udała się na miejsce sprawdzić przyczynę niedoszłego wybuchu.

Wówczas nastąpiła eksplozja, przyczem odłamki skały **zabiły 3-ch ludzi, a 2-ch ciężko raniły.**

Sprawę starano się zatuszować, a nawet, „bezinteresowny" I. K. C. pośpieszył zapewnić, że jest to tylko złośliwa plotka, jednakowoż w Zakopanem twierdzą, że istotnie wypadek miał miejsce.

Należy być, oczywiście, dalekim od wszelkich przesądów, tem niemniej jednak godnym zastanowienia jest fakt, że budowa ta, przeklęta przez społeczeństwo, już od pierwszej chwili pociąga śmiertelne ofiary.

Czy dalsza budowa, tak fatalnie zapoczątkowana, nie pochłonie więcej ofiar, zarówno w czasie budowy jak i eksploatacji — pokaże czas.

Tymczasem należy ustalić kto ponosi odpowiedzialność za śmierć trojga ludzi i ciężkie rany dwojga.

Dziesięć lat temu

Co było a nie jest, nie pisze się w rejestr

Wszyscy, zdajemy sobie sprawę, że budowa kolejki na Kasprowy ma na celu „uprzemysłowienie" Tatr, inaczej mówiąc jest ona, oprócz wszystkiego innego, zamachem na Park Narodowy Tatrzański.

A przecież jeszcze 10 lat temu, kiedy sprawa parków narodowych w całym świecie nie była jeszcze tak dalece zaawansowana jak dziś, kiedy tworzenie tych parków wszędzie wymagało jeszcze przezwyciężania wielkiej ilości przeszkód, Polska, jedna z pierwszych, zajęła już zdecydowane stanowisko, postanawiając utworzenie Parku Narodowego w Tatrach.

Leży przed nami protokuł konferencji przedstawicieli nauki polskiej i czechosłowackiej, odbytej w Krakowie w dniach 8 i 9 grudnia 1925 r. z inicjatywy Polskiej Akademji Umiejętności i Czeskiej Akademji Nauk. Protokuł ten jest wyrazem opinji ochrony przyrody w Polsce i Czechosłowacji odnośnie do celów i organizacji przyszłego Parku Narodowego polsko-czechosłowackiego.

Delegaci obu stron „stwierdzili jednomyślnie i zgodnie, że projektowane parki przyrody na pograniczu polsko-czechosłowackiem, mają być dziełem wspólnem kulturalnego wysiłku obu państw i służyć wyższym celom i ideałom". Ponieważ obecny stan zarówno przyrody jak i gospodarki w Tatrach jest niepomyślny dla ich przyszłości, delegaci ustawili szereg wytycznych dla uregulowania spraw organizacji ochrony przyrody, leśnictwa, pasterstwa i turystyki w przyszłym Parku Narodowym w Tatrach.

Turystyka w Tatrzańskim Parku Narodowym

Czynniki organizujące Tatrzański Park Narodowy nietylko że nie występują wrogo przeciw turystyce, ale wręcz przeciwnie, pragną jej najwyższego rozwoju, skierowanego oczywiście na racjonalne tory. Protokuł wyraża zupełnie wyraźne życzenie, by Park Narodowy stał się „miejscem przyciągającem ruch turystyczny obu państw i cudzoziemski, osobliwością i pięknością górskiej, pierwotnej niczem nie zniszczonej przyrody"... „Turystyka w Tatrach uważaną być musi za najwyższy sposób gospodarczego używania całych Tatr. Wobec tego uprawnienie turystyki w Tatrach należy popierać w szerokiej mierze z tem jednak, że turystyka ta będzie uprawiana w zgodzie z zasadami Parku tatrzańskiego".

Drogi i kolejki szczytowe w Tatrzańskim Parku Narodowym.

Protokuł wypowiada się stanowczo przeciw tym urządzeniom turystycznym i jasno to stanowisko uzasadnia: „Drogi bite w głąb Tatr nie są podyktowane istotną potrzebą, a to ze względu na maleńki obszar Tatr, natomiast przynoszą w wązkich i małych dolinach tatrzańskich szczególną szkodę krajobrazowi". Idąc po tej linji czynniki kierownicze Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego mają zamiar wystąpić do władz o zamknięcie ostatnich 700 m. szosy do Morskiego Oka. Niezepsuty mimo wszystko dotąd urok np. Hali Gąsienicowej polega m. in. właśnie na tem, że nie wiedzie do niej szosa, sprowadzająca w urocze ustronie górskie cały gwar i hałas miejski od którego przecież chcemy w górach uciec.

Podobnie negatywne stanowisko zajmuje protokuł odnośnie do kolejek szczytowych, uważając je wręcz za wysoce szkodliwe pod względem krajobrazowym, pod względem gospodarczym za nierealne, a pod względem turystycznym za zbyteczne. Tatry są tak małe, że czy to z jakiejś miejscowości u ich stóp położonej, czy tem bardziej z któregoś w głębi położonego schroniska, mogą nawet ludzie i słabsi bez specjalnych wysiłków osiągać piękne widokowe szczyty i przełęcze.

Dziś buduje się kolejkę bez względu na wszystko. Nawet bez względu na istnienie w tej sprawie naszego zobowiązania międzynarodowego w postaci powyższego protokułu.

Poprostu z bezwzględną brutalnością dezawuuje się polskie podpisy na międzynarodowym dokumencie.

Ładnie nas będą szanowali zagranicą!.

Witkiewicz o Kasprowej Dolinie i kolejce górskiej

W książce „Na Przełęczy" Witkiewicz tak pisał o Kasprowej Dolinie:

„Jakiś mrok granatowy zasypywał to miejsce chaotyczne, ciche, tajemnicze, które zdawało się być nigdy nietkniętem ludzką stopą, które nawet czarny las zdawał się omijać, obchodząc je piętrząc się z jednej strony w górę, z drugiej zapadając w jakąś ciemność zagadkową i złudną...

Miękkie mchy tłumiły odgłos kroków, a sprężyste ich posłanie prostowało się za nami i zacierało wszelki ślad naszego przejścia. Niemą ciszę, głuchą i martwą, z rzadka przerywał tylko ledwo dosłyszalny szelest spadających szyszek lub gałązek".

Obecnie nad tą doliną przeciągnięte będą żelazne liny, przewieszone na żelazo-betonowych słupach...

Zwalczając w swoim czasie pomysł kolejki na Świnicę, Witkiewicz położył podwaliny ideowe pod ochronę Tatr, ujmując hasło walki o zachowanie ich piękna w następujących słowach („Po latach"):

„Jeżeli wartość pustyni leży w tem właśnie, że ona jest pustynią, jeżeli leży w jej niedostępności, dziczy, pustce, bezpłodności, w tem jej przeciwieństwie do przeludnionych, udostępnionych, przesiąkłych krwią i potem pracy, ciasnych, dusznych, małostkowych, uporządkowanych obszarów zaludnionych, w takim razie ten, co tę pustynię udostępnia, co jej odbiera wszystkie jej cechy i własności i zamienia na coś innego, ten ją niszczy i tym sposobem marnuje istotne bogactwa społeczne... Kolej, w ścisłem słowa znaczeniu, zabije Tatry przez to samo, że w nie wjedzie, zniszczy ich istotną treść, ich bogactwo..."

Jak wiadomo, „Komitet Witkiewiczowski" Z. N. P. z prezydjum w osobach pp. T. Korniłowicza, A. Patkowskiego i K. Stattlera, jeden z pierwszych zgłosił protest przeciwko budowie kolejki na Kasprowy Wierch.

Prasa codzienna o kolejce.

Robią ją, ale wstydzą się

Sprawa budowy kolejki na Kasprowy nie przestaje alarmować opinji publicznej, czego najlepszym dowodem jest zainteresowanie wykazywane coraz częściej przez prasę codzienną.



Świstak w Kasprowej Dolinie. Rozumie się, że rzadkie te zwierzęta zostaną wypłoszone już w czasie budowy kolejki.

Ostatnio znowu „Robotnik" i „Nowe Czasy" zainteresowały się tym skandalem. Poniżej przytaczamy ich głosy.

Robotnik w Nr. z 19 września r. b. pisze:

„Pamiętny był spór o kolejkę na Kasprowy Wierch. Całe społeczeństwo, liczny szereg instytucyj kulturalno - oświatowych, krajoznawczych, turystycznych, miłośników przyrody wypowiedział się przeciwko paskudzeniu piękna gór. Zwyciężyła jednak wola „Ilustrowanego Kurjera Codziennego" oraz pewnych wpływowych czynników, zainteresowanych w tem przedsiębiorstwie.

Jak donoszą lwowskie „Nowe Czasy", robota wre, ale jest narazie ukrywana przed okiem publiczności.

„Nowe Czasy" piszą:

„Ktoby jeszcze wątpił, co oznaczają te wszystkie prace, tego przekona ostatecznie tablica stojąca na szczycie Kasprowego z napisem: „Budowa kolejki linowej na Kasprowy. „Niezatrudnionym przy budowie wstęp wzbroniony". Niechętnie widzą ciekawych. Tablice ustawiono w przyzwoitej odległości od miejsca pracy, tak, że turysta tylko zdaleka może przyjrzeć się robocie. Analogiczna tablica broni przystępu od strony granni opadającej ku Kopie Magury. Ktoby zaś chciał podejść na teren roboty od strony doliny Kasprowej lub Gąsienicowych Stawów, tego spędzi lawina kamieni i bloków skalnych sypiących się z terenu roboty po ścianie Kasprowego i ku Stawom Gąsienicowym. Na całej trasie kolejki wre praca. Szczególny spokój panuje tylko w Kuźnicach, gdzie stanąć ma stacja wyjściowa. Pierwsze roboty zauważyć można dopiero kilkaset metrów od Kuźnic, ukryte starannie w lesie, zdala od utartych szlaków, tak, że publiczność kierująca się w miesiącach letnich masowo przez Kuźnice ku dolinie Kondratowej nie dostrzega często tego, co co się w mało uczęszczanej dolinie Kasprowej i na równe mało uczęszczanym Kasprowym Wierchu dzieje.

Czyżby kierownicy budowy chcieli oszczędzić publiczności przykrych wrażeń i smutnego widoku pustoszonej przyrody tatrzańskiej? A może poprostu wstydzą się troszeczkę swego własnego dzieła? W ogniu dyskusji i walki zapomina się często o celu. Refleksja przychodzi dopiero po zwycięstwie, a kolejka na Kasprowy jest pomniczkiem zasługi kulturalnej, turystycznej i gospodarczej dość wątpliwej wartości. Nie trudno to widzieć, rozważając sprawę na chłodno. Karuzela byłaby lepsza. Nie kosztowałaby miljonów, a zaspokoiłaby lepiej potrzebę wzruszeń tej klasy publiczności, która kolejką będzie jeździć".

Mylą się „Nowe Czasy"! — kończy „Robotnik". — Tu wcale nie chodzi o wzruszenia, lecz o forsę. Ktoś tu chce zarobić".

Tatry przeciwko budowie

Już niszczy się starodrzew limbowy. Front górali przeciwko kolejce. Zignorowanie P. T. T.

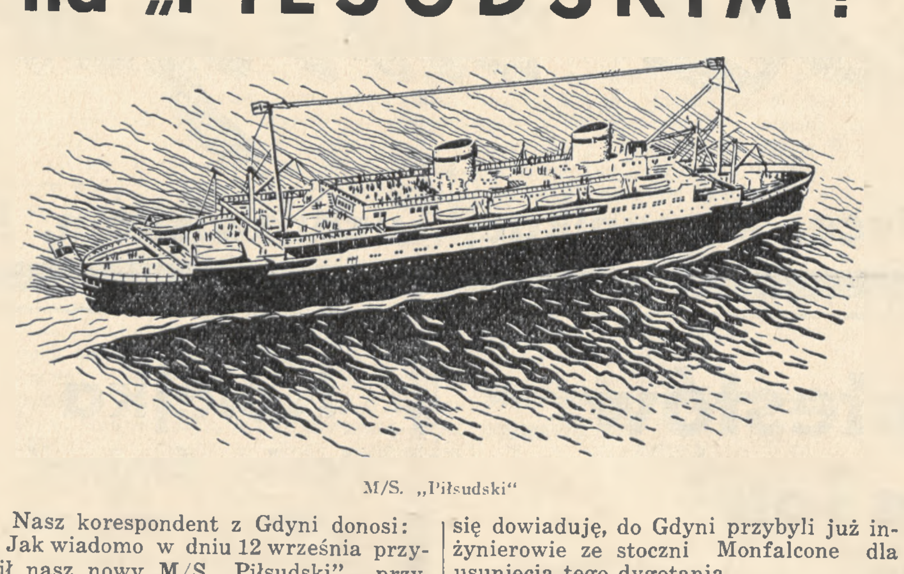
W Katowickiej „Polsce Zachodniej" czytamy m. in.

„Pamiętamy wszyscy zdecydowany front organizacyj turystycznych, naukowych, kulturalnych i szerokich warstw społeczeństwa przeciw budowie w obrębie Tatr kolejki na Kasprowy Wierch. Mimo tego niedwuznacznego stanowiska najpoważniejszych towarzystw i korporacyj, mimo sprzeciwów Państwowej Rady Ochrony Przyrody, mimo usunięcia się od współpracy w tem dziele gminy m. Zakopanego, mimo przestróg fachowców co do celowości i rentowności kolejki, mimo protestów prawdziwych miłośników nieskalanego, pierwotnego piękna przyrody tatrzańskiej — **wydano koncesję na budowę kolejki!**

Budowę tę, jak wiadomo, popiera Ministerstwo Komunikacji, i dzięki jego pomocy w ciągu bieżącego sezonu letniego zamknięto turystom dostęp do doliny Kasprowej, zbudowano drogę jezdną na Myślenicką Turnię (1350 m. n. p. n.), **niszcząc znaczne partje wspaniałego lasu świerkowego** i zniwelowano **grunt pod słupy do utrzymania liny kolejkowej na Kasprowym Wierchu i jego północnem ramieniu, powodując znaczne zniszczenie nietylko w kosówce i darni, lecz także w pewnej części starodrzewia limbowego, rosnącego na zachodnich stokach Kotła Kasprowego.**

Nie chcąc powtarzać argumentów przeciw kolejce, ani mnożyć przykładów jej szkodliwości dla idei parku narodowego w Tatrach, pragniemy jedynie poinformować, że w chwili obecnej **praca nad budową kolejki ma przeciw sobie również front góralskich współwłaścicieli parcel,** przez które kolejka ma przebiegać. Front ten powstał dzięki temu, że towarzystwo budowy kolejki rozpoczęło pracę, nie zawiadamiając we właściwy i niezbędny sposób głównych współwłaścicieli terenów o planowanych na ich gruntach pracach. W ten sposób ominięto na halach Goryczkowej i Kasprowej **góralskie spółki pasterskie**, na Hali Gąsienicowej zaś **Pol. Tow. Tatrzańskie**, (będące w 52% współwłaścicielem Hali) i głównych właścicieli góralskich. Można sobie wyobrazić, jak bardzo zrażono górali tatrzańskich, szczególnie czułych na prawo własności gruntowej tem niewłaściwem postępowaniem w sprawie kolejki na Kasprowy. Wzburzenie górali stara się obecnie przybrać formalną szatę".

Jak podróżowano na „PIŁSUDSKIM"?



M/S. „Piłsudski"

Nasz korespondent z Gdyni donosi:

Jak wiadomo w dniu 12 września przybił nasz nowy M/S „Piłsudski", przywożąc pierwszą wycieczkę z Trjestu.

Prasa, po niezbyt przyjaznych pertraktacjach z dowództwem statku, które niechętnie widziało na pokładzie dziennikarzy, została jednak dopuszczona do obejrzenia największego polskiego motorowca.

Po za pewnemi usterkami natury estetycznej, jest M/S „Piłsudski" okrętem naprawdę imponującym jak na nasze stosunki. Długość jego wynosi 160 m., szerokość 21,5 m., pojemność 14.400 t. Może on pomieścić 371 pasażerów klasy turystycznej oraz 402 trzeciej. Załogę stanowi 260 ludzi. Motor poruszany jest dwomą silnikami Diesla, pozwalającemi na osiągnięcie maksymalnej szybkości 20 węzłów na godzinę, pracującemi jednak normalnie z szybkością 18 węzłów. Okręt jest więc naiszybszym statkiem turystycznym na Atlantyku i przebywa przestrzeń Gdynia — N. York w 8 i 1/2 dnia.

Urządzenie okrętu cechuje nowoczesność, komfort i wysoce artystyczne wykończenie. Najpiękniej przedstawiają się: weranda, położona w tyle okrętu, o pięknej oranżerji i podłodze mozaikowej, umeblowana koszykowemi fotelami i pozwalająca na oglądanie bardzo szerokiej perspektywy, pływalnia wraz z salami sportowemi, basenem o wymiarach 4,8 x 9 metrów i barem, salony, palarnie, jadalnie, bibljoteka ,kina, etc.

Cechą charakterystyczną wnętrz okrętu jest doskonały dobór środków dekoracyjnych, wygodne rozplanowanie oraz niebywała czystość.

Jak się dowiaduję, do Gdyni przybyli już inżynierowie ze stoczni Monfalcone dla usunięcia tego dygotania.

Rozkład jazdy wycieczki nie był ściśle przestrzegany, wskutek czego zbyt mało czasu można było poświęcić na zwiedzanie Wenecji, to samo zdarzyło się w Lizbonie.

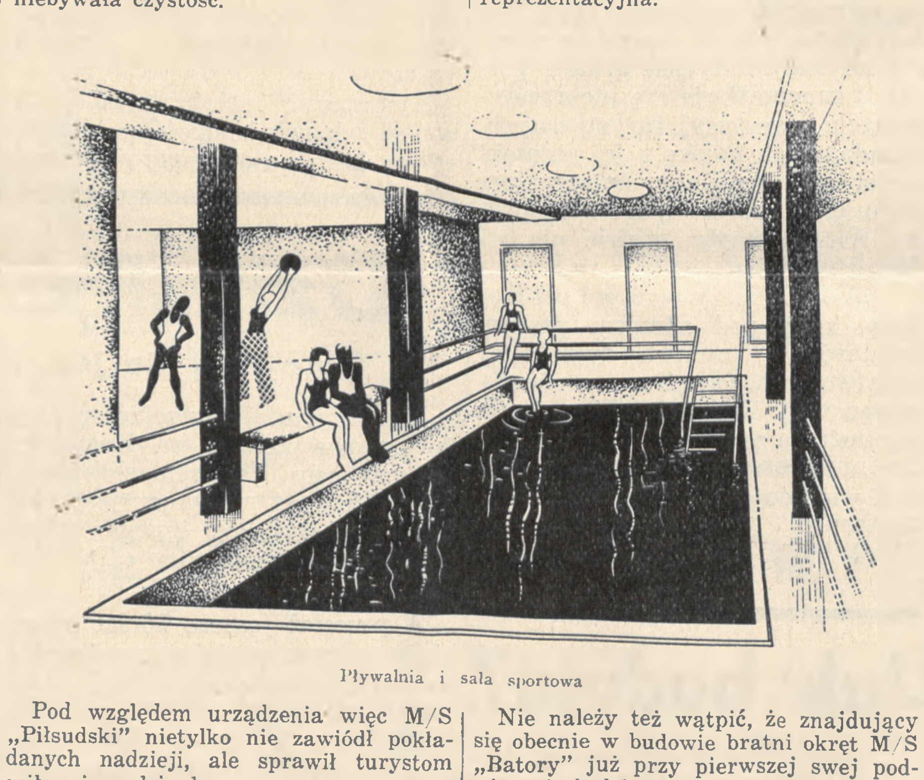
Podróżni uskarżali się również na niedostateczną ilość służby oraz, niektórzy, na kuchnię, zdaniem ich niesmaczną.

Ogólnie podnoszono natomiast organizację całej wycieczki, z wyjątkiem wskazanych wypadków skróconych postojów, wielką uprzejmość oficerów, załogi i służby oraz wygodę i komfort codziennego życia.

Jeżeli chodzi o zsumowanie wrażeń, to wypada ono bezwarunkowo na korzyść okrętu, a drobne niedociągnięcia, dające się zresztą łatwo usunąć, odnieść należy tylko na karb pewnego niedoświadczenia, zawsze związanego z pierwszą podróżą każdego okrętu. Nie należy przytem zapominać, że, właściwie mówiąc, nie posiadamy jeszcze ani żadnych tradycyj dotyczących obsługi większej ilości podróżnych o wysokiej skali wymagań, ani też wyrobionych kadr służby okrętowej.

Wszystko to przyjdzie u nas z czasem, jak przychodziło na okrętach linij zagranicznych, które nie odrazu znalazły się na obecnej wysokości.

Najważniejszą rzeczą jest, że przybył nam naprawdę imponujący okręt, jak zaznaczyłem, najszybszy w kategorji turystycznej na Atlantyku, jednostka naprawdę piękna, komfortowa i wysoce reprezentacyjna.



Pływalnia i sala sportowa

Pod względem urządzenia więc M/S „Piłsudski" nietylko nie zawiódł pokładanych nadzieji, ale sprawił turystom miłą niespodziankę.

Podróż odbyła się pod znakiem pięknej pogody i stanowiła dla turystów prawdziwie interesujące spędzenie czasu, jakkolwiek nie wszystko jeszcze na okręcie „klapowało" tak, jakby sobie tego należało życzyć.

Podróżni uskarżali się na zbyt mocną pracę motorów, wskutek której cały statek podobno dygotał nieprzyjemnie. Jak

Nie należy też wątpić, że znajdujący się obecnie w budowie bratni okręt M/S „Batory" już przy pierwszej swej podróży nie będzie posiadał nawet tych niewielkich niedociągnięć, a przedewszystkiem, że zarówno armator jak dowództwo okrętu znajdą odpowiednie ustosunkowanie do przedstawicieli prasy, przedewszystkiem dopuszczając większą ich ich ilość do samej inauguracyjnej podróży.

J. N.

Francuzi w Tatrach i Pieninach

W ostatnich dniach bawiła w Tatrach i Pieninach wycieczka członków „Société d'acclimatation de France", złożona z fachowców, leśników, przyrodników i pracowników społecznych na polu ochrony przyrody. Wycieczka przyjechała do Polski w zakończeniu podróży odbytej dla studjów przez górskie parki narodowe europejskie i po zwiedzeniu tych parków Austrji (Karwendel i Grossglockner) Jugosławji (Triglav) i Czechosłowacji (południowa strona Tatr).

Wycieczka zwiedziła Tatry i Pieniny, zapoznając się z pracami organizacyjnemi nad utworzeniem parku narodowego Tatrzańskiego oraz Pienińskiego.

Uczestnicy wycieczki zaznaczyli, że szereg prac, wykonanych w tym zakresie może być wzorem dla innych krajów europejskich.

Dwutorowa polityka

Biurokracja nie uzgadnia, a uzdrowiska upadają

W „Gazecie Polskiej", której w żadnym przypadku nie można posądzić o chęć bezpodstawnego atakowania ministerjów, a która w sprawach turystyki zawsze zachowuje daleko idący objektywizm, czytamy m. in.:

„Ministerstwo Komunikacji zdecydowało w roku bieżącym przeprowadzać czterokrotnie zmiany rozkładu jazdy, celem jaknajwiększego uelastycznienia ruchu osobowego, przystosowania go do zmiennych warunków sezonowych i odciążenia kolei od puszczania przez kilka miesięcy w roku pociągów, które cieszą się frekwencją jedynie przez kilka tygodni.

Nowy rozkład jazdy, wprowadzony w dniu 2 b. m. z ważnością do 15 grudnia, stoi pod znakiem ukończonego okresu wakacyjnego i urlopowego, co wyraża się w skasowaniu szeregu pociągów „uzdrowiskowych" oraz bezpośrednich wagonów do miejscowości kuracyjnych i wypoczynkowych.

Bardzo słuszna zasada stosowania jaknajwiększej ekonomji ruchu przy jednoczesnem zaspokojeniu potrzeb komunikacyjnych została jednak przeprowadzona w kilku wypadkach zbyt rygorystycznie bez wnikania w lokalne warunki, skutkiem czego szereg uzdrowisk, cieszących się największem powodzeniem właśnie w sezonie jesiennym, został dotkliwie pokrzywdzony.

Najbardziej wyrazistym przykładem wewnętrznych nieporozumień referentów różnych wydziałów mogą służyć Zaleszczyki, którym odebrano począwszy od dn. 2 września jedyny (stale przepełniony) wagon bezpośredniej komunikacji z Warszawą w pociągu osobowym oraz skasowano dogodne połączenie z pociągiem pośpiesznym Bukareszt — Warszawa. Dzieje się to akurat w tym okresie, gdy Zaleszczyki urządzają poraz pierwszy „Święto winobrania" i kiedy Ministerstwo Komunikacji w uznaniu wartości klimatycznych i uzdrowiskowych najcieplejszej i jedynej dla spędzenia urlopów w porze jesiennej miejscowości, przyznało wszystkim kuracjuszom wyjeżdżającym z Zaleszczyk po dniu 11 września zniżki przejazdowe.

A więc z jednej strony mówi się do kuracjusza:

— Jedź na zasłużony wypoczynek do Zaleszczyk — do polskiego Meranu. Otrzymasz za to nagrodę w postaci powrotnej zniżki kolejowej.

A z drugiej powiada się do niego:

— Chcesz jechać we wrześniu do Zaleszczyk i korzystać ze zniżek — to przygotuj się na niewygody i konieczność przesiadania po drodze!.

Nie przypuszczamy, aby taka „dwutorowość" leżała w zamierzeniach Ministerstwa Komunikacji. Sprawność i punktualność naszych kolei jest przysłowiowa. Każdy nowy rozkład przynosi nowe udogodnienia i przyśpieszenia biegu pociągów. Pokonuje się trudności techniczne i przeprowadza szereg wartościowych inowacyj.

Tem bardziej więc rażą takie przykre nieporozumienia międzyreferatowe".

Naszem zdaniem nie jest to wcale„dwutorowa" polityka. Raczej — pozbawiona zupełnie toru.

Turystyka na Brdzie

Z ramienia bydgoskiego komitetu popierania turystyki wszczęto kroki, zmierzające do spopularyzowania rzeki Brdy, jako turystycznej trasy wodnej.

Brda na całej swojej przestrzeni, aż do Bydgoszczy, gdzie ręka ludzka ujęła ją w stałe brzegi i gdzie bieg wód zatamowały śluzy, zbliżona jest do naszych rzek górskich. Płynie śród wyniosłych brzegów, na trzech czwartych drogi zarośniętych lasami (Bory Tucholskie), przezwycięża liczne przeszkody, wije się tysiącznemi zakrętami, a wszędzie nurt jej jest bystry, silny, niby rwącego potoku. Urok krajobrazowy podróży tą rzeką jest wielki. Słusznie uważają Brdę turyści za najpiękniejszą rzekę Pomorza i jedną z piękniejszych wogóle w Polsce.

Niestety, dotychczas ta trasa wodna znana jest bardzo mało. Ostatnio dopiero zwrócili na nią uwagę kajakowcy, którzy już kilkakrotnie urządzali wycieczki do jeziora Charzykowskiego, do Bydgoszczy, a kilkanaście razy krótsze, np. do Tucholi lub Koronowa. Ostatnio z ramienia klubu „Wodnik" zorganizowana była 14 i 15 ub. m. wyprawa kajakami od Charzykowa w dół rzeki, a w tydzień później, 22 września, wyścig „o mistrzostwo Brdy" dla zrzeszonych i niezrzeszonych kajakowców, od Koronowa do Bydgoszczy.

Ale nawet ta akcja turystyczno-propagandowa zwolenników sportu kajakowego nie może spopularyzować należycie piękna Brdy, bowiem kajak posiadają nieliczni, a nawet wielu jest takich, co... boją się podróży tego rodzaju łodziami. Większemi zaś łodziami, choćby sportowemi, przejazd Brdą jest utrudniony, a w kilku miejscach wprost niemożliwy. Dla spopularyzowania najpiękniejszej rzeki pomorskiej trzeba obok kajaków jakichś innych środków przejazdu, np. na wzór łodzi-tratw, któremi górale wożą turystów i kuracjuszów tatrzańskich po Dunajcu. Łodzi wygodnych i dających gwarancję pełnego bezpieczeństwa.

W tym właśnie kierunku poszła inicjatywa bydgoskiego komitetu popierania turystyki. Nawiązany już został kontakt w tej sprawie z Tow. Krajoznawczem w Bydgoszczy i Tucholi, z zarządem tego ostatniego miasta i z czynnikami państwowemi. Wszędzie inicjatywa powyższa spotkała się z pełnem zrozumieniem i spodziewać się należy, że z wiosną przyszłego roku wycieczki trasą wodną Brdy będą uprzystępnione szerszym rzeszom turystów i miłośników podróży wodnych. Szczegóły organizacji przewozów mają być dokładnie opracowane w okresie jesienno-zimowym.

Międzynarodowy Kongres Turystyczny

W dniach od 16 do 19 wrz. obradował w Budapeszcie doroczny kongres Alliance Internationale de Tourisme (Międzynarodowy Związek Turystyki), do którego należą organizacje i stowarzyszenia turystyczne kilkudziesięciu państw świata. Na kongresie omawiano szereg aktualnych zagadnień ruchu turystycznego, automobilowego, międzynarodowych ułatwień turystycznych, pomocy sanitarnej na drogach i t. d.

Polskę reprezentował na kongresie Polski Touring Klub.

Wydział Turystyki nie uważał za właściwe delegować swego urzędowego przedstawiciela na kongres największej światowej organizacji turystyki i gdyby nie dobra wola prywatnego stow. społecznego, świecilibyśmy nieobecnością.

Komisja Turystyczna Świat. Zw. Polaków

Światowy Związek Polaków z Zagranicy postanowił ująć ruch turystyczny rodaków z obczyzny do Macierzy w pewne określone ramy. W związku z powyższem odbyła się w lokalu Światowego Związku konferencja, w której wzięli udział przedstawiciele władz państwowych, organizacyj turystycznych i wybitniejsi działacze turystyczni. Konferencja stwierdziła konieczność powołania do życia Komisji Turystycznej przy Św. Zw. Polaków.

DZIESIĘCIOLECIE Podolskiego Tow. Turyst.-Krajozn.

I. POCZĄTEK ISTNIENIA TOWARZYSTWA.

W latach 1924 — 1925 powstawały coraz intesywniej hasła rozwoju turystyki polskiej, propagowane przez ówczesny Referat Turystyki Ministerstwa Robót Publicznych, obok działalności organizacyj społecznych, turystycznych, krajoznawczych i t. p., o różnych kierunkach i dążnościach.

Jednem z głównych zadań wspomnianego referatu, było stworzenie regjonalnych podstaw dla rozwoju turystyki.

Utworzony również w województwie Tarnopolskiem Referat Turystyki przy urzędzie wojewódzkim, przystąpił do organizacji ruchu turystycznego. Zdecydowano powołać do życia o r g a n i z a c j ę wśród samego społeczeństwa, która, w najbliższym kontakcie z innemi stowarzyszeniami, potrafiłaby obudzić u ludności zainteresowanie nowemi na terenie województwa Tarnopolskiego zagadnieniami ruchu turystycznego i krajoznawczego.

Po przeprowadzonej wstępnej propagandzie postanowiono na zebraniu w dniu 2 lipca 1925 r. powołać do życia stowarzyszenie pod nazwą „Wojewódzkie Towarzystwo Turystyczno - Krajoznawcze", jako pierwszą tego rodzaju organizacje w historji ziemi podolskiej.

Odbyte dnia 20 października 1925 r. w Tarnopolu organizacyjne walne zgromadzenie członków towarzystwa wybrało pierwszy wydział.

II. PIERWSZY OKRES DZIAŁALNOŚCI, DO WYDANIA „PRZEWODNIKA PO WOJEWÓDZTWIE TARNOPOLSKIEM".

Okres jaki upłynął do roku 1928 był okresem początkowym istnienia towarzystwa, okresem więc niezmiernie ważnym i decydującym dla dalszego rozwoju. Po zatwierdzeniu statutu przez urząd wojewódzki przystąpił Wydział do akcji zjednywania członków, tworzenia placówek prowincjonalnych, do opracowania pierwszego przewodnika po województwie.

Działalność organów towarzystwa do walnego zgromadzenia 25 czerwca 1927 r. zamyka się następującym dorobkiem:

Wykończono o r g a n i z a c j ę wydziału centralnego i uruchomiono 16 oddziałów w miastach powiatowych.

W tym czasie prezydjum towarzypokrewnemi stowarzyszeniami w kraju, wydano liczne wzory widokówek, utworzono skromną bibljoteczkę w Tarnopolu, zdobyto zdjęcia fotograficzne i przezrocza.

Kilkadziesiąt o d c z y t ó w w Tarnopolu i powiatach wzbudziło nietylko zainteresowanie dla zadań i celów turystyki i krajoznawstwa, ale też pomnożyło liczbę członków, stale wzrastającą. Żywa działalność sekcji wycieczkowej towarzystwa dała sposobność ogółowi zapoznania się z szeregiem osobliwości i zabytków województwa i przyczyniła się, w pewnych wypadkach, do zbliżenia między ludnością miasta i wsi, pobudzając do wzajemnego zainteresowania się.

Równocześnie posuwały się naprzód prace nad redakcją przewodnika po województwie.

W tym czasie Prezydjum Towarzystwa stanowili p. p. Tomasz Kunzek jako prezes, jako wiceprezesi p. pułk. Gigiel, nadkomisarz Kołodziej, prof. Józef Schwartz, jako sekretarz, referendarz Henryk Ślaski, skarbnik Jan Kurzeja, oraz 12 członków wydziału. Przewodniczącym sekcji propagandowej był dr. I. Czyrski, zaś Przewodniczącym Sekcji wycieczkowej prof. S. Juzwa.

W r. 1927 rozwinęło towarzystwo propagandę również poza teren województwa; delegaci wzięli udział w kilku zjazdach pokrewnych towarzystw w Warszawie, poczem towarzystwo przystąpiło do Związku Polskich Towarzystw Turystycznych w charakterze członka założyciela.

W okresie czasu do walnego zgromadzenia w dniu 31 marca 1928, następuje dalsza rozbudowa i umocnienie struktury o r g a n i z a c y j n e j towarzystwa.

Wydział Centralny rozbudowuje się w sekcje, a działalność towarzystwa na tych odcinkach pracy była dosyć rozmaita; w szczególności są wygłaszane w dalszym ciągu liczne odczyty, organizuje się wycieczki przy dużem zainteresowaniu publiczności, w składzie dochodzącym do 150 uczestników, prowadzone stale przez wiceprez. prof. S. Juzwę.

W dniach 26. IV. — 3. VII. 1927 r. otwarto pierwszą tego rodzaju w Tarnopolu „Wystawę krajobrazów i zabytków województwa Tarnopolskiego", połączoną z wystawą kilimów. Wystawa osiągnęła zamierzony cel, zwracając uwagę społeczeństwa na piękno tej połaci kraju, oraz zachęciła amatorów fotografji do wykonywania zdjęć krajobrazowych.

Ówczesny wojewoda tarnopolski przekazał towarzystwu funkcję „Towarzystwa opieki nad zabytkami przeszłości". Zadania te w ramach wydziału objęła osobna sekcja opieki nad zabytkami.

W czerwcu 1928 został wydany „Przewodnik po województwie Tarnopolskiem".

W przewodniku, wzorowanym poniekąd na wyczerpanym już „Przewodniku po Galicji" dra M. Orłowicza, przedstawiono rzeczywisty stan objektów po okresie wojennym, podano szereg praktycznych wskazówek i informacyj dla turystów, a zarazem obudzono w społeczeństwie historyczne wspomnienia dawnej, świetnej przeszłości tej ziemi, broniącej przez kilka wieków wstępu do wnętrza Rzeczypospolitej.

Wydanie przewodnika było dla towarzystwa złożeniem pewnego rodzaju egzaminu, i tem wydarzeniem został zamknięty pierwszy okres działalności.

III. DRUGI OKRES DZIAŁALNOŚCI DO MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWY KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ.

W drugim okresie działalności towarzystwo rozwija pracę równocześnie w różnych kierunkach.

Przedewszystkiem skierowano uwagę na reorganizację oddziałów na prowincji, rozbudowę placówek turystycznych i przygotowanie terenu dla szerszego ruchu wycieczkowego, oraz propagandę Podola na zewnątrz. Do istniejących oddziałów przybyło nowe koło w Krzywczu, liczba członków znacznie wzrosła, nawiązano kontakt nietylko z krajowemi, ale również z niektóremi zagranicznemi organizacjami. Towarzystwo brało udział w zjazdach i obchodach turystycznych, zbliżając się za pośrednictwem swoich delegatów do pokrewnych organizacyj.

P r o p a g a n d ę Podola prowadzono za pośrednictwem prasy fachowej i codziennej.

Na pierwszy plan pod względem i n w e s t y c y j n y m wysunęło się odkrycie przez towarzystwo jaskiń gipsu krystalicznego w Krzywczu górnem, utworzenie w tej miejscowości schroniska turystycznego w odrestaurowanej baszcie średniowiecznego zamku, oraz podjęcie budowy schroniska większego typu w Zaleszczykach.

Odkopanie i udostępnienie dla ruchu turystycznego jaskiń w Krzywczu zostało dokonane znacznym nakładem pracy i środków finansowych, dzięki usilnym zabiegom czynników miejscowych i zarządu towarzystwa.

O rozmiarach robót świadczy fakt, że ogólne koszty w jednym roku wyniosły kwotę około 12.000 zł. Jaskinia staraniem towarzystwa została zbadana przez dwukrotne ekspedycje naukowe i uznana nietylko za największą i najpiękniejszą w kraju, ale też zaliczona do rzędu osobliwości europejskich w tej dziedzinie.

Towarzystwo przyjęło stałego górnika i przewodnika, prowadzącego nieustannie roboty i badania nad licznemi nieudostępnionemi dla turystów częściami jaskini i pełniacego nadzór nad jaskinią i schroniskiem.

W tej samej miejscowości odrestaurowało towarzystwo basztę średniowiecznego zamku, budując całe wnętrze, z podłogami, sufitami, schodami i dachem,

JERZY RUMMEL, GDYNIA.
Prezes Gdyńskiego Związku Prop. Turyst.

Turystyka na polskiem wybrzeżu

Sprawa turystyki nad brzegiem naszego morza należy do jednych z wielu bolączek naszego wybrzeża ze względu na warunki specyficzne w jakich rozwija się ona.

O ile inne ośrodki turystyczne w Polsce istnieją już od dawna, turystyka nadmorska liczy wszystkiego kilkanaście lat. W innych miejscowościach, np. w naszych miejscowościach górskich lub podgórskich pewne urządzenia istnieją już oddawna. Istnieją tam również pewne tradycje ruchu turystycznego. Nad morzem natomiast wszystko jest nowe, gdyż przed wskrzeszeniem Polski miejscowości te rzadko kiedy widziały przygodnego turystę.

Z drugiej strony rozwój Gdyni i wybrzeża poszedł tak szybkim krokiem i warunki tak szybko się zmieniały, że pod względem charakteru ruchu turystycznego każdy następny rok był zupełnie odmienny od poprzedniego. Jeszcze niedawno najwięcej letników ściągała Gdynia. Dziś to, co jeszcze w roku ubiegłym było całem miastem Gdynią, stało się jej śródmieściem. Natomiast najbliższe okolice, jeszcze przed niedawnym czasem osiedla, (np. Orłowo) zostały wcielone do Gdyni. Te osiedla, dziś przedmieścia Gdyni, zachowają na długo charakter kąpielisk w okresie letnim i miejsc odpoczynkowych dla rzesz przyjeznych z głębi kraju. W ten sposób Gdynia nie przestała być atrakcyjną dla przyjezdnych łaknących zdrowia lub odpoczynku, przesunęło się tylko centrum, w którem życie letnie koncentrowało się. Z drugiej strony fakt powstania znacznego miasta z jego urządzeniami, rozrywkami i ożywionym interesującym ruchem portowym niewątpliwie zwiększył atrakcyjność Gdyni dla przyjezdnych. Jeśli jedni szukają nad morzem zupełnego spokoju i bliższego obcowania z naturą, inni szukają życia, rozrywek i zmiany wrażeń. Już obecnie staje się również widocznem, że Gdynia staje się centrem ruchu turystycznego nad morzem. Duży ośrodek pociąga do siebie przyjezdnych z mniejszych osad.

To podwójne znaczenie Gdyni, samodzielny ośrodek letniskowy i wypoczynkowy, znajdujący się w przedmieściach willowych miasta, a z drugiej strony — centrum turystyki dla całego wybrzeża i najbliższego zaplecza, będzie się z każdym rokiem potęgowało. Dochodzi do tego jeszcze ruch turystów, przybywających do Gdyni od strony morza. Mamy tu na myśli wzmagające się z roku na rok przyjazdy turystów cudzoziemskich. Pod tym względem Gdynia stawia dopiero pierwsze kroki i do zrobienia jest bardzo dużo. Przybywa wreszcie do Gdyni coraz więcej ludzi interesów z kraju i można powiedzieć — wszystkich kontygentów świata. Widzieliśmy tu nawet przybyszów z Australji, Afryki i Azji — nie mówiąc o krajach europejskich i Ameryce.

Wszystko to jest początkiem wielkiego ruchu przyjezdnych, który, w warunkach sprzyjających, może się w Gdyni bardzo rozwinąć. Leży to oczywiście nietylko w interesie samej Gdyni, lecz również i w interesie bliższych i dalszych jej okolic. Im więcej ludzi będzie przybywało do Gdyni, tem więcej będzie zwiedzało jej okolice, posiadające znaczne walory turystyczne.

Z powyższego wynika, jak ważnem jest, aby obecny ruch przyjezdnych do Gdyni — stosunkowo jeszcze niewielki — rozwinął się w stopniu odpowiadającym jego znaczeniu. Innemi słowy, można powiedzieć, że Gdynia posiada wielkie możliwości potencjalne i tylko od prawidłowego ujęcia tego zagadnienia będzie zależało, czy możliwości te zostaną należycie rozwinięte i wykorzystane. Inaczej mówiąc, czy z tego źródła otrzymamy dopływ dziesiątków miljonów złotych rocznie dla gospodarstwa Gdyni i jej okolic, czy też Gdynia, wybrzeże i bliższe okolice zostaną pozbawione jednego z najważniejszych czynników ich rozwoju, a skarb państwa w bardzo znacznych dochodów.

Ruch przyjezdnych należy kultywować, gdyż bez tego może on się załamać. Kultywowanie zaś tego ruchu polega na odpowiedniem urządzeniu miasta aby uczynić w niem pobyt atrakcyjnym, oraz na doprowadzeniu jego ludności do pewnego poziomu turystycznej kultury, polegającej na świadomości, że dobrego klienta należy szanować i dobrze obsługiwać.

Jeśli będziemy dążyli do rozwoju ruchu przyjezdnych, traktując go jako jeden z poważnych czynników rozwoju gospodarczego, należy liczyć się z tem że istnieje szereg odmian turystów, z których każda ma inne wymagania i kryterja oceny walorów turystycznych.

Gdyński Związek Propagandy Turystycznej podjął inicjatywę zbadania tego zagadnienia i doszedł do określonych wniosków, wskazując drogi ku urządzeniu Gdyni w ten sposób, aby ją uczynić atrakcyjną dla możliwie wszystkich odmian przyjezdnych. Narazie miasto jest pochłonięte innemi zagadnieniami, lecz niewątpliwie nastąpi czas, gdy wspomniane zagadnienia znowu zjawią się na porządku dziennym.

Gdyski Związek P. T. oddawna wysuwa tezę, że tak pięknie położone miasto portowe jak Gdynia nie może być oszpecone, a współczesna urbanistyka zna wiele sposobów takiego rozplanowania miasta, przy którem ono zawsze pozostanie ładnem, zdrowem i wygodnem oraz przyjemnem zarówno dla stałych mieszkańców jak i przyjezdnych.

W chwili obecnej Gdynia i nasze wybrzeże silnie odczuwają konkurencję dobrze urządzonych Sopot, atrakcją których jest między innemi i kasyno gry, przyciągające znaczne ilości przyjezdnych. O ile jednak słusznem jest, że podobne kasyno nie powinno powstać w Gdyni, o tyle należy zastanowić się, czy nie należałoby stworzyć podobnej atrakcji nieco dalej od miasta portowego, aby przynajmniej przegrywane pieniądze pozostały w kraju.

Ujemną cechę naszych letnisk nadmorskich stanowi przeważnie niski ich poziom. Właściwie jedynem miejscem, porządnie urządzonem, i możliwem do zamieszkania dla przeciętnego europejczyka jest Jurata. Inne miejscowości, z wyjątkiem może tylko Jastrzębiej Góry, grzeszą znacznym prymitywizmem, co na dalszą metę nie zapewni im powodzenia.

Powracając do Gdyni, należy również mieć na względzie że jest ona, jako jedyne miasto nadmorskie Polski, predystynowane do urządzania wszelkiego rodzaju zjazdów i kongresów międzynarodowych. Już obecnie odbywają się w Gdyni różne mniejsze zjazdy, z czego widać iż tendencje w tym kierunku istnieją. Z drugiej strony należy uprzytomnić sobie że w zjazdach i kongresach międzynarodowych bierze czasem udział po kilka tysięcy ludzi, którzy nietylko przyczyniają się do propagandy miasta, ale pozostawiają w niem większe sumy pieniędzy. Tyczasem w Gdyni brak jest bodaj jednego hotelu, odpowiadającego współczesnym wymaganiom i mogącego pomieścić większą ilość przyjezdnych.

Nie ulega wątpliwości że Gdynia i nasze wybrzeże posiadają dużo potencjalnych możliwości ściągania wielkich rzesz przyjezdnych. Aby jednak wykorzystać je, należy dążyć do tego aby stworzyć odpowiednie urządzenia dla przyjezdnych, które usprawiedliwiłyby reklamę Gdyni jako najpiękniejszego i najprzyjemniejszego miasta w Polsce.

Posiadamy w Polsce dwa ośrodki turystyczne o wielkiej wartości: góry i morze. W interesie kraju winniśmy je wykorzystać, traktując je jednakowo, a w pierwszym rzędzie nie skracając świadomie sezonu letniego, jak to było niedawno, gdy termin bezpłatnego przewozu dzieci ograniczony został datą 21 sierpnia, co spowodowało wyludnienie naszych letnisk o dwa tygodnie wcześniej niż zwykle i właśnie w okresie pięknej pogody. Mówiąc więc o rozwoju ruchu przyjezdnych możnaby było wypowiedzieć życzenie, aby nasze koleje więcej się liczyły z interesami poszczególnych miejscowości.

Powyżej nakreślone uwagi zdaniem naszem ilustrują w głównych zarysach potrzeby Gdyni oraz całego wybrzeża, które prędzej czy później muszą stać się atrakcyjnemi punktami polskiej turystyki, nie mniej niż góry i miasta, o zdawna wyrobionej tradycji.

Klub Wysokogórski P.T.T.

w Warszawie

a „I. K. C." się pieni

Doroczne Walne Zgromadzenie sekcji turystycznej P. T. T., odbyte w dniu 22 września w Zakopanem, uchwaliło zmianę nazwy na „Klub Wysokogórski".

Jednocześnie postanowiono przenieść siedzibę Klubu z Krakowa do Warszawy.

*

Fakt ten dał powód „I. K. C." do bardzo niesmacznego wystąpienia. Dziennik krakowski, niezwykle zazdrośnie pilnujący, aby broń Boże nic w Polsce nie odbywało się poza jego plecami, zirytował się tym razem nie na żarty, i stwierdził, że tylko Kraków zdolny jest zapewnić nowemu klubowi właściwy kierunek, że warszawscy taternicy nie umieją objektywnie ustosunkować się do jego potrzeb, etc.

Blagier prowincjonalny, protektor kolejki na Kasprowy Wierch i przeciwnik parków narodowych, z dnia na dzień tracący wpływy, wygrywa coraz częściej ostatni atut jaki mu pozostał: sianie nienawiści Krakowian ku Warszawie.

Pomoże mu to jak umarłemu kadzidło.

Z Warszawy do Bałtyku

Reportaż z podróży po Wiśle

I dziwna rzecz: współczesne miasto-ogród, przylegające tuż do prastarego grodu, zamkniętego w murach krzyżackich, nie tylko nie stanowi przykrego kontrastu, ale uzupełnia go. Ponieważ



Gniew. Zamek krzyżacki

nie jest ono zabudowane współczsnemi domami - fabrykami o nagich, surowych i zimnych bryłach, lecz stanowi wielki ogród, wywiera wrażenie młodej, świeżej gałęzi, wyrosłej ze starego ale jeszcze mocnego pnia. Rozwój Torunia pójdzie teraz już wzdłuż Wisły i Toruń będzie jedynem miastem, które potrafi wykorzystać rzekę dla celów urbanistycznych, zdrowotnych i estetycznych, czego nie potrafi uczynić ani Włocławek, ani Grudziądz.

Kawa w Domu Artusa, paczka toruńskich pierników u Ruchniewicza, kilka zdjęć, i powrót na statek, który właśnie gotuje się do odjazdu.

Szybko i zwinnie podnosi się pomost. Kilka słów komendy z mostku kapitańskiego rzuconych do maszyn, i statek powoli odpływa, mijając jeszcze raz bulwar, o którym wspomniałem, nową dzielnicę willową, a przedewszystkiem wielki most kołowy, niedawno przeniesiony tu z pod Opalenia, i stanowiący najważniejszą arterję komunikacyjną Torunia, łącząc miasto z dworcem kolejowym Toruń-Przedmieście, miejscem postoju wszystkich pociągów.

Obok „Domu Nieszczęścia"

Pomiędzy Toruniem a Solcem Kujewskim mijamy na lewym brzegu rezerwat roślinności stepowej, należący do leśnictwa Jajtawy, potem dopływamy do Solca, obserwując w przejeździe wieżę kościoła z 18 w. oraz port drzewny. Na wysokości Bydgoszczy, której teraz już w ciemnościach nie widzimy, Wisła skręca gwałtownie pod prostym kątem na wschód, przyjmując wody Brdy, łączącej za pomocą kanału Bydgoskiego Wisłę z Notecią.

A potem przybijamy do przystani w Fordonie.

Fordon! Przed wojną znany był tylko jako port drzewny, jakkolwiek już wtedy posiadał swoje słynne więzienie. Po wojnie sława więzienia fordońskiego zaćmiła sławę portu. Fordon, na nieszczęście, stał się popularnym. Gorgonowa, Maliszowa, etc. dodały mu smutnego rozgłosu.

Teraz stoimy na przystani, na której błyszczy kilka małych światełek. Nikt tu nie wsiadł i nikt nie wysiadł. Za chwilę popłyniemy dalej. Ale co to za wielka sylweta rysuje się na sinem tle nieba? Aha, to właśnie komin więzienny...

O więzieniu fordońskiem pisałem już dwukrotnie. Nazwałem go „domem nieszczęścia", tak bowiem nazywa go ludność Fordonu. W tym starym budynku, pamiętającym czasy pierwszego rozbioru, po dzień dzisiejszy kona powolną śmiercią 200 kobiet, skazanych na dożywotnie więzienie. 200 nieszczęśliwych istot, ofiar stosunków społecznych, które w wielu wypadkach jakgdyby specjalnie ułożone zostały w ten sposób, aby kobiecie łatwiej było zostać przestępczynią i znaleść się w Fordonie.

Pamiętam, kiedy cztery lata temu zwiedzałem więzienie fordońskie, mój informator długo i szczegółowo dowodził mi, że na dnie każdego przestępstwa, popełnionego przez kobietę, znaleść można wadliwy układ stosunków społecznych. W czasie naszej rozmowy na podwórzu ukazały się dwie grupy aresztantek, wyprowadzonych na codzienny spacer.

— Niech pan patrzy, redaktorze — powiedział mój informator — właśnie ma pan przed sobą grupę tych ofiar złych stosunków społecznych. To właśnie ta pierwsza grupa!

— A ta druga? — zapytałem.

— Ta druga grupa... pragnęła te stosunki poprawić!...

Obydwie spacerowały teraz za murami tego samego więzienia.

*

Takie oto wspomnienia wywołał we mnie krótki postój statku przy słabo oświetlonej przystani miasta, zawdzięczającemu swą sławę długoterminowemu ciężkiemu więzieniu karnem dla kobiet i nazwanemu przez mieszkańców „domem nieszczęścia".

Trzecia noc.

Statek odbija i w tej samej chwili maszt oraz komin szybko zostają opuszczone. Przejeżdżamy właśnie pod wielkim mostem fordońskim, długości 1325 m., drugim pod względem długości w Polsce, po moście wyszogrodzkim (1.400 m.).

Deszcz zaczyna padać, schodzę więc do sali restauracyjnej, gdzie, oczywiście, natychmiast organizuje się bridż przy licznym udziale kibiców.

Na mnie wypada ich dwuch. Lewy posiada wszystkie cechy rasowego kibica. Nie odzywa się, nie radzi, nie zagląda w karty, nie wydaje żadnych nieartykułowanych dźwięków, częstuje papierosami, posiada dobrą zapalniczkę i wie że kibicowi wolno tylko oddychać i to nie za często. Potem okazało się, że wogóle nie umiał grać w bridża.

Prawy natomiast był okazem niepohamowanego temeramentu. Licytował za mnie, wyrywał mi karty z ręki, wymyślał mojemu partnerowi już nie od nóg, ale od protez i kwestjonował każdy zapis. Nie minął kwadrans, a znienawidziłem go z całej duszy i chętnie wrzuciłbym go do Wisły, gdyby nie obawa, że sędzia, przed którym potem stanę, może nie być bridżystą i wskutek tego nie zrozumie moich okoliczności łagodzących.

Kiedy jednak po pewnem rozdaniu kart dostałem tak straszny śmietnik, jakiego jeszcze nigdy w życiu nie miałem, a mój kibic wrzasnął za mnie „Szlemik bez atu!", cierpliwość moja wyczerpała się.

Wstałem, bez słowa ująłem go za kołnierz i wyprowadziłem na pokład.

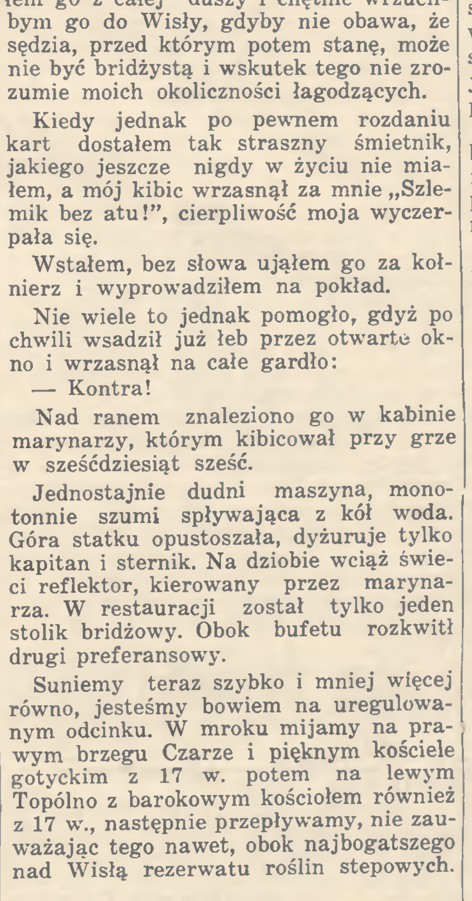
Nie wiele to jednak pomogło, gdyż po chwili wsadził już łeb przez otwarte okno i wrzasnął na całe gardło:

— Kontra!

Nad ranem znaleziono go w kabinie marynarzy, którym kibicował przy grze w sześćdziesiąt sześć.

Jednostajnie dudni maszyna, monotonnie szumi spływająca z kół woda. Góra statku opustoszała, dyżuruje tylko kapitan i sternik. Na dziobie wciąż świeci reflektor, kierowany przez marynarza. W restauracji został tylko jeden stolik bridżowy. Obok bufetu rozkwitł drugi preferansowy.

Suniemy teraz szybko i mniej więcej równo, jesteśmy bowiem na uregulowanym odcinku. W mroku mijamy na prawym brzegu Czarze i pięknym kościele gotyckim z 17 w. potem na lewym Topólno z barokowym kościołem również z 17 w., następnie przepływamy, nie zauważając tego nawet, obok najbogatszego nad Wisłą rezerwatu roślin stepowych.



Na statku wcześnie budzi się życie...

Nie widać również pięknie położonego Chełmna, które do dziś dnia zachowało swój charakter obronny, ani pobliskiego Świecia, położonego na lewym brzegu Wisły, tuż obok dopływu Wdy (Czarnej Wody) i pyszniącego się przepięknemi ruinami zamku gotyckiego z 14 w. oraz farą z 15-go.

Również mroki nocne zasłoniły nam park w Sartowicach, najpiękniejszy na całem Pomorzu.

Schodzę do kabiny, rozbieram się i natychmiast zasypiam.

Jesteśmy trzecią i ostatnią noc na statku. Dzień spędzony całkowicie na Wiśle, w otoczeniu przepięknej przyrody, wolne posuwanie się naprzód, monotonny stukot maszyny, jednostajny szum wody spływającej z kół, a przedewszystkiem czyste powietrze, pozbawione zupełnie kurzu, sprawiają, że człowiek śpi jak suseł całą noc.

Do Tczewa

Budzę się, kiedy już statek dojeżdża do Nowego. W nocy minęliśmy Grudziądz z wieloma zabytkami, z pośród których najcenniejszy stanowi kościół farny, gotyk z 13 — 15 w. i średniowieczne mury, podobne do toruńskich, opasujące miasto od strony Wisły, z dość dobrze zachowaną gotycką wieżą.

O 15 km poniżej Grudziądza, między Wielkim Wełczem, a Rusinowem (obecnie Russenau) przez prawy brzeg Wisły przebiega granica państwa. Odtąd już mamy po prawej stronie Prusy Wschodnie, gdzie często widnieją czerwone chorągiewki ze swastykami na białych polach.

Zatrzymujemy się na przystani w Nowem, przy ujściu Mątawy. Miasto, położone w cieniu ruin dawnego zamku krzyżackiego, już zdaleka odcina się kępą czerwonych dachów od zieleni otaczających go niskich łąk. Niewiele widać go z pokładu statku. Tyle tylko, że wieże z kościoła gotyckiego z 14 w. oraz drugiego, ewangelickiego, również gotyku, sterczą nad dachami domów. Kościół ewangelicki, dawny franciszkański, posiada interesującą kryptę wspartą na jednym słupie, identyczną prawie z kryptą kościoła w Mogilnie.

Poniżej Nowego mijamy na lewym brzegu Wisły rezerwat lasu mieszanego, rozłożony na malowniczych parowach przywiślańskich Kozielca-Widlic. Jest to najciekawszy las zachodniej Polski.

Na statku zaczyna się ruch. Powoli na pokładzie zjawiają się podróżni ciekawie obserwujący okolicę.

Sensację wzbudzają pozostałości mostu pod Opaleniem. Jak już pisałem, most ten przeniesiony został do Torunia.

Gniew, położony na lewym brzegu rzeki, przy ujściu Wierzycy, stanowi ostatnie miasto na drodze do Tczewa.

Czerwone ruiny zamku krzyżackiego z 13 — 15 w. przypominają nam mało znany szczegół historyczny: przecież tutaj był starosta Jan Sobieski i w tym zamku zamieszkiwał.

Zamek sypie się w gruzy. Wraz znim wietrzeją w gwałtowny sposób dawne mury miejskie. Wartoby się zaopiekować temi cennemi pamiątkami!

Poniżej Gniewa. Wisła rozdziela się na dwa koryta. Na prawo mamy teraz Stary Nogat, będący granicą Prus Wschodnich i w. m. Gdańska, na lewo zaś znajduje się koryto, którem płyniemy.

Mijamy ostatni przystanek, Piekło, położony przy rozdziale Wisły.

Następną i ostatnią stacją będzie już Tczew.

„Carmen".

Półtorej godziny postoju w Tczewie. Miasto śpi, na ulicach bardzo słaby ruch, rynek pusty.

Ale pustka tczewska nie jest wywołana wczesną godziną. Panuje ona o każdej porze dnia. Kryzys!

Cukrownia, fabryki maszyn i narzędzi rolniczych, tartaki, młyny, przystań wiślana, a nawet dworzec kolejowy — wszystko zamarło. W Tczewie niema ruchu. Tczew uległ w walce z kryzysem i tylko uczniowie Szkoły Morskiej wprowadzają tu pewne życie.

Zabytków znajdujemy tu mało. Kilka kościołów z 13 w., gotyków, pięknych w swych surowych linjach, ale nie posiadających w swem wnętrzu żadnych wybitniejszych dzieł sztuki.

Przechodzimy na pokład statku „Carmen".

Jest to niewielki stateczek, przeznaczony do żeglugi kabotażowej, wewnątrz urządzony, raczej jak autobus, niż jak statek.

Górny pokład, spacerowy, znajduje się z tyłu, przedni, na którym mieszczą się również towary, znajduje się nieco niżej.

Ruszamy szybko w dół. Mijamy dwa mosty tczewskie, przebywamy jeszcze 8 km. wzdłuż granic Polski i wkraczamy na terytorjum w. m. Gdańska.

Obecny odcinek Wisły, aż do śluzy „Einlage" jest najlepiej uregulowany i stanowi właśnie tę wodną aleję, o której wspominam na początku tych notatek.

Ol.

(Dok. nast.)

---

oraz przysposobiło je do użytku turystycznego, jako schronisko o trzech salach, zaopatrzone w łóżka i potrzebne urządzenie. Schronisko to obraca towarzystwo w ciągu miesięcy zimowych na dom ludowy dla użytku ludności. Dzięki darowiźnie miejscowego właściciela dóbr p. L. Melzera stało się towarzystwo hipotecznym właścicielem jaskini tudzież parceli budowlanej schroniska wraz z basztą.

Drugą nieruchomość, mianowicie parcelę budowlaną w Zaleszczykach, nabyło towarzystwo pod budowę domu wycieczkowego, którego niezbędna potrzeba dawała się oddawna odczuwać, poczem przystąpiło do budowy. Ponadto w Zaleszczykach otworzył oddział towarzystwa regjonalne muzeum krajoznawcze, konserwował oraz zabezpieczył szereg pomniejszych zabytków przeszłości i opiekował się objektami przyrody.

W zakresie ruchu w y c i e c z k o w e g o Wydział towarzystwa wystarał się o korzystne rozkłady jazdy autobusami i zniżki, pozatem organizowano wycieczki i ułatwiano pobyt licznym turystom.

Następnie Wydział Centralny wydał i rozpowszechnił na większą skalę artystycznie wykończone powiększenia fotograficzne najcenniejszych zabytków i krajobrazów województwa, jednocześnie oddziały powiatowe przystąpiły do wydawania prac opisowych ze swego terenu i w tym czasie ukazało się pierwsze wydawnictwo p. t. „Monografja pow. Złoczowskiego" inż. Żmigrodzkiego, a w pewien czas później, dr. Charewiczowej „Dzieje miasta Złoczowa" z licznemi ilustracjami.

Ministerstwo Robót Publicznych w dalszym ciągu zasilało subwencjami prace inwestycyjne towarzystwa.

Na końcu okresu najważniejszem dziełem w znaczeniu propagandowem był udział towarzystwa w Międzynarodowej Wystawie Komunikacyjno-Turystycznej w Poznaniu, gdyż udział ten był zarazem pierwszym występem towarzystwa na forum zewnętrznem, poza terenem województwa. Cały dział wystawowy Podola był przygotowany wysiłkiem towarzystwa, w postaci licznych wykresów, map, modeli, fotografij, kilimów, wyrobów ludowych i t. p., co zjednało towarzystwu listy pochwalne. W tym samym roku wzięło towarzystwo również dosyć duży udział w wystawach w Równem, Wilnie i Targach Wschodnich we Lwowie.

IV. TRZECI OKRES DZIAŁALNOŚCI, DO WOJEWÓDZKIEJ WYSTAWY ROLNICZO-REGJONALNEJ.

Niezależnie od wystąpienia na zewnątrz, przypada na trzeci okres również znaczny wysiłek działalności towarzystwa na swoim terenie, w kierunku umocnienia zdobytych sukcesów i dalszej rozbudowy, zwłaszcza pod względem wydawniczym. Obowiązki sekretarza pełni w tym czasie mjr. M. Czekanowski, obowiązki skarbnika M. Szlagor, kontr. rach., pozatem skład prezydjum t-wa jest niezmieniony.

Towarzystwo występuje obecnie pod zmienioną firmą, albowiem walne zgromadzenie odbyte 30 kwietnia 1931 r. zmieniło statut towarzystwa ustalając nazwę „Podolskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze". Pod względem o r g a n i z a c y j n y m zarząd ożywił działalność oddziałów prowincjonalnych, utworzył placówki korespodentów w większych miastach, brał udział przez delegatów w różnych zjazdach i obchodach.

Pod względem i n w e s t y c y j terenowych zabezpieczono w dalszym ciągu i rozszerzono odkryte poprzednio jaskinie w Krzywczu, przeprowadzono ponowne badania naukowe wnętrza, zwiększono inwentarz schroniska, ustalono regulaminy wewnętrzne dla tych objektów, następnie doprowadzono pod dach budowę domu wycieczkowego w Zaleszczykach.

W związku z rozbudową turystycznych punktów informacyjnych i propagandą rozwinął się znacznie ruch w y c i e c z k o w y, obejmując w tym okresie około 4.400 osób, przyczem nawiązano kontakt z Wołyńskiem Towarzystwem Krajoznawczem i Opieki nad Zabytkami, w formie wzajemnych reprezentacyjnych wycieczek. Z rozwojem ruchu turystycznego poczyniono starania o rozbudowę dróg dojazdowych do ważniejszych objektów turystycznych, zaopatrzono je znakami orjentacyjnemi i tablicami, przeszkolono przewodników na osobnych kursach, wreszcie na niektórych stacjach kolejowych umieszczono tablice informacyjne i mapy orjentacyjne dla użytku turystów.

Szczególną intensywność wykazuje opisywany okres pod względem ruchu w y d a w n i c z e g o, wyszło bowiem z druku 7 wydawnictw. Przedewszystkiem zasługuje na uwagę wydanie prospektów „Zwiedzajcie Podole", obejmujących 10 zdjęć rotograwurowych i mapę, wraz ze zwięzłym opisem województwa; prospekty wydane w językach polskim, angielskim, franmuskim i niemieckim — podobno jako pierwsze w kraju prospekty obejmujące terytorjum wojewódzkie, — były przeznaczone na propagandę zagraniczną i nie ustępowały pod względem wykończenia w niczem wydawnictwom zagranicznym.

Prospekty wydane w ilości 36.000 egzemplarzy zostały przez Ministerstwo Spraw Zargranicznych rozesłane do wszystkich polskich placówek dyplomatycznych i handlowych zagranicą, a więc tem samem Podole po raz pierwszy objęło swą propagandę obce kraje, niezależni od rozrzucenia polskich prospektów w dużych ilościach po kraju.

Z innych wydawnictw należy podkreślić wydanie: „Planu miasta Tarnopola" w dwóch kolorach, opracowanego przez prof. Haliczera, który to plan okazał się najlepszym z dotychczasowych planów miasta, następnie wydanie broszury opisowej „Nasze Podole" w opracowaniu prezesa towarzystwa, wydanie około 100.000 widokówek różnych wzorów, wydanie albumów „Zamków Polskich" i albumów fotograficznych. Równocześnie oddziały powiatowe wydały drukiem przewodnik po mieście i powiecie Trembowelskim w opracowanui dyr. Missony oraz przewodnik po Zaleszczykach i okolicy, w opr. prof. Schwartza.

Pod względem działalności k r a j o z n a w c z o - o ś w i a t o w e j urządziło towarzystwo cykle odczytów, brało czynny udział w uruchomieniu regjonalnego muzeum podolskiego T. S. L. Towarzystwo zabiegało o tworzenie muzeów powiatowych i w następstwie tego powstały zawiązki zbiorów muzealnych w Buczaczu, Czortkowie, Trembowli i Złoczowie.

W r. 1930 przyjęło towarzystwo na siebie obowiązki Wojewódzkiej Delegatury Państwowej Rady Ochrony Przyrody i w nasetępstwie tego zorganizowało 15 delegatur powiatowych, zebrało materjał informacyjny i przystąpiło do inwentaryzacji objektów przyrody wymagających ochrony.

Również pod względem opieki nad zabytkami rozwinęło towarzystwo działalność w postaci zabezpieczenia ruin kilku większych objektów przed zniszczeniem, przy pomocy materjalnej p. konserwatora przy urzędzie wojewódzkim we Lwowie, oraz w formie konserwacji szeregu pomniejszych objektów w różnych punktach województwa.

Ministerstwo Robót Publicznych w dalszym ciągu zasilało inwestycje towarzystwa subwencjami, jak również p. Wojewoda Tarnopolski, magistrat miasta Tarnopola i wydziały powiatowe.

Najpoważniejszem jednak zdarzeniem w tym okresie była Wojewódzka Wystawa Rolniczo-Regjonalna, w której towarzystwo wystąpiło z poważnym udziałem, organizując historyczno - etnograficzną część wystawy, a w jej granicach osobną grupę turystyczno-krajoznawczą.

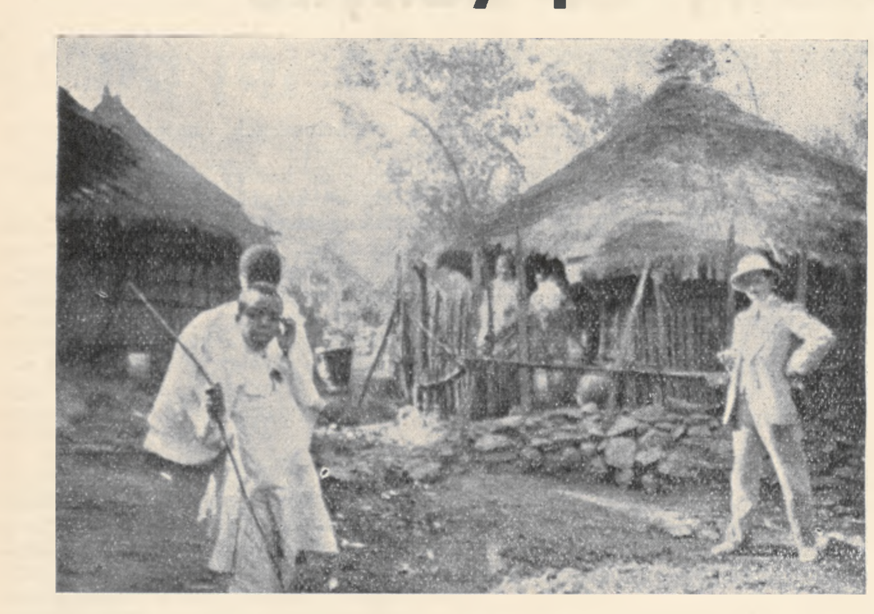
W związku z wystawą przygotowano teren dla licznych wycieczek, rozpowszechniono prospekty i plany wycieczek i ujęto w całą ręce akcję wycieczkową w terenie, co ułatwiło również biuro informacyjne P. T. T. K. czynne na terenie wystawy.

Wystawa tarnopolska była przeglądem dorobku i sił towarzystwa.

V. CZWARTY OKRES DZIAŁALNOŚCI, DO ZJAZDU DELEGTÓW POWIATOWYCH P. T. T. K.

Po ukończeniu wystawy tarnopolskiej wchodzi towarzystwo w nowy okres rozwoju swej działalności. W zakresie akcji o r g a n i z a c y j n o - p r o p a g a n d o w e j rozwinięto usilne starania o dalszą rozbudowę oddziałów w powiatach, wskutek czego nastąpił wzrost wpływów placówek prowincjonalnych i w związku z tem liczba członków przekroczyła cyfrę 1.600, osiągając swój kuliminacyjny punkt.

Abisynja



Ulica w Addis - Abebie

Oczy całego świata skierowane są obecnie na Abisynję. Nie od rzeczy będzie podać kilka szczegółów, dotyczących tej egzotycznej krainy, na której granicach rozegrają się wkrótce wypadki, mogące mieć znaczenie bodaj czy nie decydujące dla dalszego układu stosunków w Europie.

Szkic wojskowo-geograficzny

Kraj dzieli się na trzy wielkie części: wyżynę Habeszu, wielkości dzisiejszych Niemiec, ciągnącą się do wysokości 4.000 m., niziną ubogą w wodę i roślinność, oraz krainę, znajdującą się pomiędzy poprzednio wymienionemi, kończącą się w Dankalji, wielkiej pustyni, a należącą do strefy Wielkiej Doliny Afrykańskiej.

Od brzegu morza Czerwonego wznosi się płaskowzgórze, początkowo składające się z wysokich skał, o rzadkich przełęczach. Im dalej ku zachodowi, tem bardziej płaskowzgórze zniża się, opadające tarasami do niziny Nilu. Centrum płaskowzgórza stanowi miejsce, w którem jez. Tana dotyka łańcuchów górskich. Wszędzie wznoszą się strome i niedostępne masywy skalne o kształtach piramid lub gór stołowych.

Wszystkie rzeki, potoki i strumienie płyną krętemi łożyskami, dzieląc krainę na wiele części, tak, że zachowanie łączności między oddziałami wojskowemi, które tutaj manewrują, jest bardzo trudne. Dostęp do środka kraju jest również niezwykle utrudniony. Od wschodu jest on możliwy tylko w na północ i południe od przełomów rzeki, w okolicy Shoa, od północy zaś tylko od strony Massaua. Przejście to posiada jednak te niedogodność, że już o 70 km. dalej, koło Halai, teren wznosi się do wysokości 2.600 m.

Klimat tej wyżyny stanowi również wielkie utrudnienie dla obcych wojsk.

Zarówno na wybrzeżu, jak i w błotnistych częściach na zachodzie i północnym zachodzie znajdujemy wielkie puszcze, zrzadka tylko poprzecinane drogami. Przebycie tych puszcz wymaga 8 dni marszu.

Pod względem komunikacyjnym kraj przedstawia się bardzo ubogo.

Linja kolejowa istnieje tylko jedna, od Dżibuti (Francuskie Somali) do Addis-Abeby, ciągnąca się na przestrzeni 783 km., z czego 90 km. przypada na terytorjum francuskie.

Całkowita komunikacja odbywa się wyłącznie drogami lądowemi, przeważnie gruntowemi, oraz ścieżkami.

Rzeki o licznych wodospadach, wartkim biegu i płytkim, kamienistem dnie, stanowią raczej przeszkody komunikacyjne, niż drogi wodne.

Powyższe cechy nadają Abisynji charakter obronny. Armja nieprzyjacielska nie potrafi tu posuwać się naprzód tylko z wielką trudnością. Utrzymanie łączności między oddziałami również nie jest łatwe. Armja broniąca kraju znajduje się w znacznie lepszych warunkach, gdyż manewruje tutaj małemi oddziałami, prawie wszędzie znajduje naturalne zasłony i może przeszkadzać posuwaniu się armji nieprzyjacielskiej, stwarzając jej utrudnienia komunikacyjne. Każdy wystrzał armji obronnej posiada w tych warunkach swoje znaczenie.

Cesarz Abisynji pracuje od wielu lat nad postawieniem swej armji na stopie europejskiej, jednakowoż, pomimo dużych rezultatów, które już osiągnął, armji abisyńskiej nie można jeszcze porównać z żadną z europejskich. Kadrę jej stanowi gwardja, składająca się z 90.000 ludzi, wyekwipowanych i uzbrojonych w sposób współczesny.

Organizacja wojska polega na istnieniu poszczególnych armij w każdej prowincji, pod wodzą panujących lub gubernatorów. Dlatego też zarówno wartość jak liczebność tych armij jest niejednakowa. Przeważnie prowincje posiadają od 30 do 50 tysięcy wojska. W razie mobilizacji Abisynja może wystawić w krótkim czasie 500.000 ludzi.

Stosunki polityczne

Abisynja jes monarchją. Posiada ona traktaty graniczne z Wielką Brytanją (cała dolina Nilu do Sudanu), na północy i wschodzie z W. Brytanją i Włochami z r. 1900, 1901 i 1902. W r. 1908 została sprzedany Włochom pas wybrzeża Afaru i Danakilu o szerokości 40 km. Południowa granica z W. Brytanją jest sporna (Kenja), gdyż traktat graniczny z r. 1907 nie został przez Abisynję ratyfikowany. Linja kolejowa Dżibuti-Addis-Abeba jest międzynarodowa. Neutralność kraju zagwarantowana jest przez traktat brytyjsko-francusko-włoski z r. 1928, przyczem wymienione państwa europejskie zastrzegły sobie oddzielne sfery wpływów.

Gambela wydzierżawiona jest W. Brytanji (angielsko-egipski Sudan) od r. 1922. Assab stanowi strefę wolnocłową dla Abisynji, zgodnie z traktatem abisyńsko-włoskim z r. 1928.

Abisynja jest członkiem Ligi Narodów.

Konstytucja z r. 1931 określiła Abisynję jako dziedziczną monarchję. Cesarz (Negusa Negist) nie jest odpowiedzialny za rządy, zwołuje i rozwiązuje izby ustawodawcze, wydaje dekrety, wypowiada wojny, zawiera traktaty. Posiada zwierzchnią władzę, prawo łaski i jest naczelnym wodzem armji. Każda ustawa podlega jego zatwierdzeniu.

Przedstawicielstwo narodowe składa się z 2 izb, nie posiadających prawa inicjatywy. Senat liczy 56 mianowanych senatorów, parlament, do czasu wprowadzenia powszechnego głosowania, składa się z 56 posłów, mianowanych przez panujących w prowincjach. Ministrowie są mianowani i zwalniani przez cesarza. Są oni odpowiedzialni tylko wobec niego.

Abisynja dzieli się na 7 królestw i 3 kraje.

Cesarski dom panujący: Haile Selassie I, Cesarz Abisynji (Etjopji) Tafari Makonnen, Król Królów, ur. w Harrarze 27 lipca 1891 r., syn wicekróla rasa Makonnen, gubernatora Harraru i żony jego Ouizero Yeshimmabet des Bal-Abat de Ourelou. Następcą tronu został 27 września 1916 r., otrzymując godność rasa i regenta, proklamowany jako król (Negus) 7 października 1928 r., po swej siostrze, ciotecznej cesarzowej Judycie, córce cesarza Menelika II. Koronowany w Addis-Abebie 2 listopada 1930 r. Następca tronu, książę Asfau-Wossan ur. w Harrarze 27 lipca 1916 r.

Powierzchnia kraju wynosi 1.120.400 km. kw., z czego 435 km. kw. terytorjum spornego z Włochami.

Ludność: 12.000.000, z czego 3.500.000 Abisyńczyków (rasa semicko-hamicka). Wyznanie państwowe: chrześcijańsko-koptyckie. Oprócz tego przeszło 3.000.000 mahometan.

Ważniejsze miasta: Addis - Abeba (100.000) Adua (6.000) Aksum (4.000), Ankober (3.000), Debra Marcos (5.000), Debre-Berhan (3.000), Dessie (5.000), Dire-Daua (30.000), Dżindżiga (4.000), Dżiren (6.000), Fitsche (2.000), Gambela (4.000), Gondar (6.000) Harrar (40.000) Sokota (3.000), Waldia (13.000).

Budżet: 70.000.000 franków franc. Handel: ok. 400.000.000 franków franc. Eksport: futra, skóry, kawa, wosk, kość słoniowa, tkaniny bawełniane i jedwabne.

Pieniądze: talary Marji Teresy oraz talary Menelika.

Komunikacja: Linja Dżibuti - Addis-Abeba długości 783., z czego 90 km. na terytorjum francuskiem.

16 urzędów pocztowych, 4.500 km. linji telegraficznej, 2.200 km. linji telefonicznej.

W Abisynji wychodzi 5 gazet, z których 2 w języku abisyńskim.

Korpus dyplomatyczny w styczniu 1935 r.: Ameryka: C. E. Allen, Austrja: poselstwo niemieckie, Belgja: dr. Francis Janssens, Czechosłowacja: pos. francuskie, Danja: poselstwo W. Brytanji, Estonja: poselstwo W. Brytanji, Francja: Paul Bodard, Irak: pos. W. Brytanji, Niemcy: dr. Wilhelm v. Schoen, Norwegja: pos. W. Brytanji, Persja: pos. francuskie, Portugalja: pos. W. Brytanji, Szwecja: pos. W. Brytanji, Węgry: pos. włoskie, Wielka Brytanja: Sir Sidney Barton, Włochy: Lurgi Orazio Conte Vinci-Gigliucci.

Odpowiedzi Redakcji

P. T. T. Oddział w Białej. Możliwe, że Panowie przesłali swoje materjały równocześnie nam oraz prasie codziennej, ta ostatnia jednak wydrukowała je przed nami, wskutek tego zamieszczenie przez nas tegoż materjału równałoby się przedrukowi, czego unikamy.

Materjały BV Bielsko drukowaliśmy przed prasą codzienną. Jeżeli były w nich nieścisłości, szkoda że Panowie wspominają o nich dopiero po upływie 4 miesięcy.

Rozstrzyganie zatargów pomiędzy towarzystwami przekracza nasze kompetencje. Od tego jest Zw. Polskich Tow. Turystycznych. Spraw politycznych wogóle nie poruszamy. Chętnie zajmiemy się każdą sprawą dotyczącą turystyki, jednakowoż po za sprawy ściśle fachowe nie wykraczamy nigdy. Dziwi nas, że w momencie, w którym turystyka polska walczy ostatkiem sił o swoje istnienie, kiedy nam zabrano zniżki, rujnują podstawy organizacyjne turystyki, rozbijają towarzystwa, tworzą Luna-Park w Tatrach, Panowie zaprzątają sobie i innym czas drobnemi lokalnemi sporami. My w żadnym razie nie będziemy w tem brali udziału.

Beskideverein, Bielsko. Ostatni ustęp poprzedniej odpowiedzi niechaj służy Panom również za odpowiedź. Dawaliśmy nieraz dowody naszej bezstronności, w tym wypadku jednak nie możemy być wmieszani w lokalny spór bez ogólniejszego znaczenia.

Z uzdrowisk

Dlaczego zawiódł
tegoroczny sezon w uzdrowiskach i letniskach

Tegoroczny sezon był znacznie słabszy niż można było spodziewać się, nawet uwzględniając kryzys.

Jakie były powody tego niepomyślnego stanu?

Dość trafną analizę tych przyczyn znajdujemy w „Polsce Zachodniej" (Nr. 264), gdzie czytamy m. in.:

„Na bardziej zamożną publiczność panowała posucha. Cóż się z nią stało?

W bieżącym roku znacznie szerzej, niż dawniej, zaczęła działać turystyka kompensacyjna z zagranicą, wysłano liczne partje turystów polskich zagranicę. To była właśnie ta publiczność **zamożniejsza,** która dotychczas zapełniała uzdrowiska polskie, stanowiąc podstawę ich rozwoju. W tym roku publiczność ta przyczyniła się do powodzenia zagranicznych stacyj klimatycznych.

Ta nasza turystyka zagraniczna jest kompensacyjną i wiele względów przemawia za jej utrzymaniem; kontakt z zagranicą jest zawsze rzeczą celową i pożądaną. Ale szkody, wynikające z tłumnych wyjazdów warstwy najzamożniejszej poza granice kraju, są dla wewnętrznego frontu letniskowo-turystycznego niewątpliwe i za każdym rokiem mogą się pogłębić. **Dwa miesiące letnie powinny być zarezerwowane tylko dla uzdrowisk polskich.** W przeciwnym razie ich walka z kryzysem może się stać jeszcze trudniejszą niż dotychczas".

Rozumie się, autor nie ma tu na myśli całkowitej izolacji Polski od krajów zagranicznych przez system barjer paszportowych, gdyż nie można żywego narodu skazywać na bezruch.

Autorowi chodzi zapewne o masowe paszporty do Czechosłowacji, Jugosławji i Bułgarji, tak hojną ręką rozdzielane w sezonie ubiegłym, podczas gdy o paszport np. do Francji nie można było doprosić się.

Omawiając dalej wnioski nasuwające się, że autor pisze:

„Wciąganie jaknajszerszych mas w orbitę ruchu turystycznego jest pod każdym względem korzystne i potrzebne. I okazało się, że masy te bardzo chętnie poddają się temu wciąganiu i że same czynią wszystko, co w ich mocy, aby walory turystyki wykorzystać w całej pełni. Ale masy te są niezamożne, dla nich już nie każda złotówka, ale niemal grosz każdy ma swą wagę i znaczenie. Dlatego **warunkiem związania tego najszerszego ogółu z turystyką jest zawsze daleko idący system zniżek i świadczeń materjalnych.** ... ...

Bez wybitnych obniżek cen przejazdu i pobytu nie zdoła się dziś „szarego człowieka" pozyskać dla życia letniskowego. Nie dlatego, by nie chciał on sobie „użyć" przez wakacje, ale że go na żadne większe wydatki absolutnie nie stać. „Święto gór" było tego faktu jaskrawem potwierdzeniem, nie mogącym chyba u nikogo budzić wątpliwości.

Dlatego i wszelkie inwestycje turystyczne powinny iść po linji potrzeb ogółu, potrzeb demokratycznych. **Gościńce z tanią komunikacją autobusową, tanie pensjonaty i miejsca noclegowe, wydatne zniżki kolejowe i koleje, a nie kolejki.** Z tego punktu widzenia — który umacnia obserwacja całej rzeczywistości polskiej — raz jeszcze uwydatnia się zbędność budowanej kolejki na Kasprowy, tym razem z materjalnego punktu widzenia. Kolejki górskie są dla zamożnych snobów, no, powiedzmy, dla zamożnych i wygodnych narciarzy. Ale gdzie te snoby u nas i ci zasobni w gotówkę narciarze? Przybędą może z zagranicy? Wolne żarty! Nie, doprawdy, **kolejka kasprowska wznoszona wbrew opinji większości świata turystycznego — gorzko rozczaruje tych, którzy liczą na jej finansowe powodzenie.**

Osobno trzeba powiedzieć parę słów o ruchu ściśle turystycznym. Ruch ten był również nieszczególny, słabszy nawet niż w zeszłym sezonie.

Przyczyna tu jest jedna, podstawowa: brak indywidualnych zniżek kolejowych dla zrzeszonych turystów. Nie zaprzestaniemy wołać o nie, a każdoroczna obserwacja, tak ruchu turystycznego, jak kolejowego, umacnia nas w tem wołaniu".

Powyższe uwagi nacechowane są głęboką słusznością.

Konferencja uzdrowiskowa w Krakowie

W Krakowie odbyła się konferencja, poświęcona sprawom uzdrowisk, a zorganizowana przez Krakowską Izbę Przemysło - Handlową.

Na konferencji postanowiono zorganizować wystawę uzdrowiskową.

Z ramienia Zw. Uzd. Polskich udział brała dyr. H. Minkiewiczowa oraz prez. dr. K. Kaden.

Wbrew pierwotnemu wnioskowi, aby wystawę urządzić w r. 1939, zebrani wypowiedzieli się za bliższym terminem, którego jednak narazie nie ustalili.

Żegiestów jesienią

Sezon jesienny w Żegiestowie jest sezonem z d e c y d o w a n i e t a n i m, bardzo tania taksa kuracyjna, tańsze kąpiele, tańsze pensjonaty...

A przecież, pomimo znacznego potanienia, wszystko zostaje jak było, n i c n i e j e s t g o r s z e — te same skuteczne wody żegiestowskie, te same kąpiele, zabiegi i wreszcie to samo menu w pensjonatach i restauracjach.

Żegiestów skąpany w złocie słońca jest przecudny. Rozległy park zdrojowy i piękne spacery wśród malowniczych wzniesień górskich, są wyjątkowo piękne, tak piękne, iż malowniczość ich trudno oddać piórom.

Skuteczność kuracji żegiestowskiej jest powszechnie znana. Zdrój „Anna", zdrój „Andrzeja" i „Sulin" dają zawsze nadzwyczajne wyniki. Kąpiele kwasowęglowe, najsilniejsze w Polsce a nawet dorównywujące wielu znanym zagranicznym, są wyjątkowo skuteczne przy leczeniu chorób serca i systemu nerwowego. Również kąpiele borowinowe, radoczynne, popradowe i słoneczne stawiają Żegiestów w r z ę d z i e u z d r o w i s k n a j p i e r w s z y c h w P o l s c e. Kąpiele te są zalecane przy chorobach kobiecych, cierpieniach reumatycznych, artretycznych i innych.

Mimo t. zw. sezonu 3-go rozrywek w Żegiestowie nie brak; koncerty orkiestry zdrojowej na deptaku, dancingi w Domu Zdrojowym, występy artystyczne oraz wycieczki w przepiękne góry oraz dalsze — w Pieniny i w Wysokie Tatry.

Goście sezonu jesiennego otrzymują 50%-owe zniżki kolejowe przy powrocie.

Jeśli dodamy, że wprowadzono tanie kuracje ryczałtowe, w ramach 3 i 4-tygodniowych (od 190 zł. za 3 tyg.), że obniżono do minimum cenę pokojów i utrzymania oraz kąpieli i zabiegów leczniczych, stanie się jasnem, iż Żegiestów jest obecnie najbardziej dostępny dla szerokich kół inteligencji pracującej.

Obecnie bawi w Żegiestowie szereg wybitnych osobistości, m. in. b. minister pełnom. Lasocki, hr. Skirmuntowa, b. minister Meysztowicz, pułkownik Kruk-Dziekanowski, płk. dypl. Erwin Więckowski, prezydent m. Poznania, ks. kanonik dr. Brasse z Gniezna, prof. U. J. K. dr. Czarnecki i inni.

Ze świata

Elektryczny przewodnik dla podróżnych

Dworzec główny w Monachjum posiada najnowszą wskaźnicę orjentacyjną dla podróżnych. Na wielkiej tafli szklanej widnieje plan miasta Monachjum. Na dolnej krawędzi aparatu znajdują się załączniki elektryczne zaopatrzone w napisy, oznaczające 120 widzenia godnych punktów miasta i okolicy stolicy Bawarji. Za przyciśnięciem takiego guzika włącza się prąd elektryczny, oświetlający szeregiem maleńkich żarówek drogę wzdłuż ulic planu prowadzącą od dworca głównego do danego punktu. Wskaźnice tego rodzaju w mniejszym rozmiarze posiada już miasto Poczdam, niektóre okręty niemieckie i domy w Berlinie.

Z Francji

Międzynarodowa wystawa samochodowo sportowa w Paryżu

Doroczna wystawa samochodowa w Paryżu, która w roku bieżącym odbędzie się między 3 a 13 października, posiada piękną i zasłużoną tradycję.

Jest ona corocznym przeglądem postępu technicznego, osiągniętego w roku ubiegłym i demonstracją nowości przemysłu samochodowego. Wystawa roku bieżącego będzie niezmiernie ciekawa z tego względu, że w awangardowym przemyśle samochodowym zwalczają się obecnie dwa kierunki konstrukcyjne z których jeden dąży do umieszczenia motoru i urządzeń przenoszących napęd wyłącznie z przodu, drugi wyłącznie z tyłu.

Pozatem Salon Automobilowy obesłany będzie licznie przez fabryki produkujące małe wozy, jako wyraz tendencji do spopularyzowania samochodu wśród najszerszych mas.

Koleje Francuskie przyznały z okazji tej wystawy 40% zniżki dla turystów zagranicznych udających się do Paryża. Bilety zniżkowe powrotne wydawane będą od dnia 23 września do 12 października z ważnością 15 dni bez prawa prolongaty. Powrót może nastąpić najwcześniej po 5 dniach pobytu w Paryżu.

Bilety powyższe sprzedawane są przez Oficjalne Biuro Kolei Francuskich w Warszawie, Ossolińskich 4, przyczem w zamówieniu należy podać datę przekroczenia granicy francuskiej. Turyści mający zamiar udać się do Paryża na Wystawę Samochodową mogą otrzymać ulgowe paszporty zagraniczne.

III. Salon Światła

Od 11 października do 3 listopada r. b. otwarta będzie w Paryżu przy ulicy du Rocher Nr. 40, III Wystawa Racjonalnego Oświetlenia.

Celem tej wystawy jest wykazanie pozytywnych skutków współpracy architekta, dekoratora i inżyniera budowniczego w zakresie najwłaściwszego rozwiązania zagadnień oświetlenia wnętrz. Wystawa ilustrować będzie najnowsze prądy w tej dziedzinie i obejmie pracę 20 architektów i dekoratorów oraz 30 inżynierów budowniczych. W ramach wystawy zorganizowany będzie konkurs reklam świetlnych oraz specjalnie trudny konkurs oświetlenia wnętrz umeblowanych według stylów minionych epok.

Kronika krajowa

Jak Zw. Prop. Turyst. obsługiwał przyjezdnych

Bilans Związku Prop. Turyst. m. st. Warszawy w okresie od Nowego Roku do 1 sierpnia przedstawia się jak następuje:

przewodnictw	31
przewodników	125
informatorów	28
środków lokomocji	127
noclegów	1987
ulg tramwajowych	1574
ulg teatralnych	156
obsłużono turystów zwiedzających miasto	3772
obsłużono turystów informacjami	14040

W roku 1934 na 2247.000 przybyłych do Warszawy turystów (w tem 29.000 cudzoziemców) — Związek obsłużył 26.194 turystów (w tem 2.912 cudzoziemców), natomiast w ciągu 7 miesięcy b. r. obsłużył ich już 17.812. Wykazuje to jasno, że Związek nietylko dobrze spełnia swój obowiązek obsługiwania turystów, ale i umiejętnie i ze skutkiem idzie im naprzeciw, ofiarowując swe usługi tym, którzy ich potrzebują, a przyjeżdżając nieraz zdaleka nie wiedzą, gdzie je znaleść.

Schroniska szkolne w woj. Białostockiem

A u g u s t ó w — Szkolne schronisko wycieczkowe Kuratorjum Okręgu Szkolnego Wileńskiego. Schronisko mieści się w specjalnie na ten cel zbudowanym budynku, położonym nad brzegiem kanału Augustowskiego. Łóżka z materacami. Opłaty za noclegi: dorośli — 1 zł., młodzież — 50 gr. Wycieczki: (ponad 10 osób) naucz. — 50 gr., wycieczki młodzieży szkolnej — 40 gr. Za pościel (dwa prześcieradła) dopłata jednorazowa 25 gr. Wyżywienie na miejscu. Zgłoszenia kierować: Augustów, Państwowe Seminarjum Nauczycielskie.

D r u s k i e n i k i — Zdrojowisko. Dojazd do st. kol. Druskieniki. 60 łóżek. Schronisko mieści się w lokalu szkoły powszechnej, ul. Piłsudskiego Nr. 3. Opłaty: wycieczki naucz. — 40 gr., młodzież szkolna — 20 gr. 10 łóżek.

G r o d n o — Schronisko im. Sławomira Czerwińskiego mieści się w lokalu Państwowego Gimnazjum im. Adama Mickiewicza, ul. Akademicka 10, wejście przez bramę i dziedziniec gimnazjum. Łóżka z materacami. Czynne przez cały rok. Opłaty za noclegi: dorośli 1 zł., młodzież 50 gr. Wycieczki (ponad 10 osób), naucz. — 50 gr., młodzież szkolna — 40 gr. Za pościel (dwa prześcieradła) dopłata jednorazowa 25 groszy. W zimie za opał i światło dodatkowo 25 gr. za nocleg, wyżywienie na miejscu. 30 łóżek.

S e r w y — Dojazd do st. kol. Augustów. Dom wakacyjny Min. W. R. i O. P., użytkowany na kursy i kolonje letnie (50 miejsc). Schronisko mieści się w 2-ch salach. Opłata za noclegi: dorośli — 50 gr., młodzież — 30 gr. Wycieczki: naucz. — 40 gr., młodz. szkoln. — 20 gr. 20 łóżek.

W i g r y — (st. kol. Suwałki). Schronisko Pol. Tow. Krajoznawczego „Nad Wigrami", im. Kazimierza Kulwiecia. Adres w Suwałkach: Tow. Krajoznawcze, ul. Kościuszki 59. Miejsc 60, z czego połowa dla młodzieży szkolnej. Cena noclegów na sali ogólnej dla wycieczek szkoln. 25 gr. Wyżywienie całodzienne od 1 zł. 30 gr. do 3 zł. 50 gr. 30 łóżek.

RUCH WYDAWNICZY

Mieczysław Fularski. Zagadnienia ruchu turystycznego. Główna Księgarnia Wojskowa, 1935. Str. 128.

Jest to bardzo pożyteczna publikacja, w której autor oświetla zagadnienia turystyczne z rozmaitych punktów widzenia.

Z powodu spóźnionej pory omówienie zostanie zamieszczone w następnym numerze.

Jeszcze jedna uczestniczka miljona

Wśród ulubieńców Fortuny, którzy uczestniczą w ostatnim podziale głównej wygranej IV-ej klasy 33-ej Loterji Państwowej, t. j. miljona zł., znajduje się siostra Marta Bark z Zakładu Djako-



nisek w Poznaniu (Grunwaldzka 49). W chwili wylosowania szczęśliwego nr-u 163490, siostra Marta przebywała na delegacji prowincjonalnej, gdzie ją wieść o nagłem bagactwie zastała. Właśnie ta nagłość jest przyczyną, że siostra Marta nie jest w stanie określić swych zamiarów na przyszłość.

W każdym razie nie omieszka zaopatrzeć się w los do 34-ej Loterji. Daje ona bowiem, prócz zwykłych szans, z miljonem na czele, jeszcze nowowprowadzone wygrane, wylosowane każdego dnia ciągnienia, niezależnie od normalnych. Tych wygranych dziennych jest w I-ej klasie 4, odpowiadających czterem dniom ciągnienia. Wysokość każdej z nich w pierwszych trzech klasach wynosi 25.000, zaś w czwartej klasie — 30.000 zł.

Najmilsze spędzenie wieczoru

Nareszcie stolica pozyskała świetne widowisko, pełne humoru, wesela, tańca i śpiewu —to Rose Marie w Operze. Zgórą 40 przedstawień tej pięknej operetki zapełniły widownię Opery po brzegi, Rose Marie nie przestaje przyciągać tłumów publiczności codziennie, a na widowni śmiech i wesołość panują niepodzielnie.

Świetna gra i piękny głos Lucyny Szczepańskiej w głównej roli w otoczeniu Łuczyńskiego, Maja, Zdzitowieckiego, Skalskiej, Szabrańskiej, Wędrychowskiej i innych zyskuje ogólny poklask publiczności.

Barwne balety, układu dyr. Pianowskiego, zwłaszcza taniec Dixiany, wspaniale odtwarzany przez Sabinę Szatkowską, oraz taniec z wachlarzem, tańczony przez piękną młodzież Sławską i Nowicką, wywołują niemilknące burze oklasków.

Bilety w cenie od 30 gr. do 3 zł.

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo nie obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografji ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za zgodą Redakcji. Copyright by „Wiadomości Turystyczne" Warszawa, 1935.

Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Wilcza Nr. 6, tel. 8-85-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.